Дзержинский

Докладная записка...

1экз.

ИМЛ—Библиотека
ГК 221
Д 422

На правах рукописи.

422

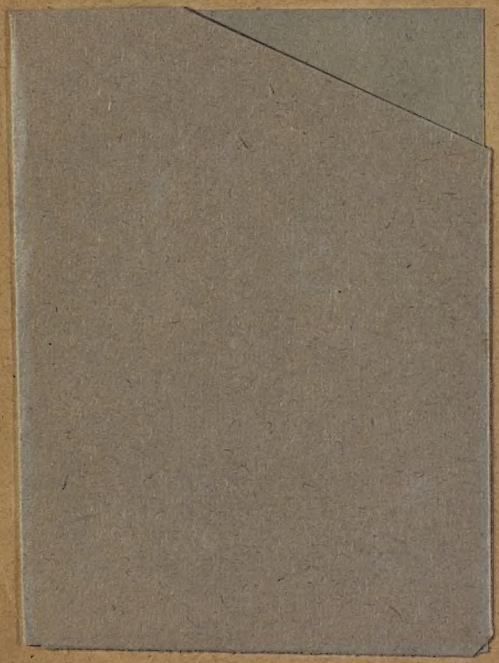
В СОВЕТ ТРУДА и ОБОРОНЫ С. С. С. Р.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА

ПО ВОПРОСУ О МЕТАЛЛОПРОМЫШЛЕННОСТИ

Ф. Э. Дзержинского.

НКПС „ТРАНСПЕЧАТЬ". МОСКВА.



На правах рукописи.

В СОВЕТ ТРУДА и ОБОРОНЫ С. С. С. Р.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА

ПО ВОПРОСУ О МЕТАЛЛОПРОМЫШЛЕННОСТИ

Ф. Э. Дзержинского.

С.С.С.Р. ИНСТИТУТ К. Маркса и Ф. Энгельса М. И. К.

НКПС „ТРАНСПЕЧАТЬ". МОСКВА.

ИНВЕНТАРИЗАЦИЯ 2008

6-я типо-литография
„ТРАНСПЕЧАТИ" НКПС.
Б. Переяславская, 46.

ГК 721
Д 422 Р

БИБЛИОТЕКА ИНСТИТУТА ЛЕНИНА

421/3/3 33832.

Главлит № 14280.
Тираж 1500 экз.

Докладная записка

по вопросу о металлопромышленности.

В то время, как вся страна с напряжением работает по сжатию «ножниц» и восстановлению нарушенного равновесия между сельским хозяйством и промышленностью,—в то же самое время ведется успешная кампания за повышение цен на минеральное топливо и металл. И так как цены на топливо и металл являются самыми основными элементами себестоимости фабрикатов и железнодорожных тарифов, то повышение их в настоящее время неизбежно ведет к вздорожанию жизни и значительному замедлению роста всего народного хозяйства. Поэтому вопрос о ценах на топливо и металл необходимо поставить во всем его объеме, как первоочередной вопрос нашего хозяйства.

Огромная дефицитность в прошлом операционном году наших железных дорог (около 75 милл. тов. Госпл. руб.)—при низкой зарплате, при перевозочных тарифах, только к концу года достигших в общем довоенного уровня с превышением для грузов в среднем на 5 процентов, при неимоверном сжатии всяких новых и восстановительных работ, а также и материального снабжения—в значительной мере объясняется переплатами за минеральное топливо и металл.

Уголь.

В 1922/23 г.	Добыто нетто.	Получ. ж. д.	Проц.
В Донбассе (без комбинатов)	312,4 мил. пуд.	158,1	51
„ Подм. басс.	38,7 „ „	11,6	30
На Урале (без комбин.) .	46,7 „ „	28,2	60
Сибири	70,4	48,6	69
Итого . .	468,2	246,5	53

За этот уголь, по сравнению с ценами 1913 года, жел. дорогами переплачено 17,68 милл. червонных рублей.

По плану на 1923/24 г. предположена потребность жел. дорог в топливе (исключая выдачу топлива рабочим и служащим):

Дров	874,5	тыс. куб.
Угля	281.943,8	„ пуд.
Нефти	83.235,6	„ „
Торфа	2.000,0	„ „

всего в дровяном эквиваленте 4.232,1 тыс. куб. на сумму 101.861,5 тыс. червонных рублей, считая дрова по сметным ценам НКПС франко-линия, а уголь, нефть и торф по ныне утвержденным плановым ценам франко-вагон (цистерна) место добычи.

Сравнивая стоимость топлива по плану 1923/24 г. по указанным ценам с ценами довоенными мы имеем, при удержании почти на довоенном уровне дров и нефти, вздорожание угля в 222%. В результате на те деньги, которые мы платим в 1923/24 году за топливо мы могли бы иметь топливо по ценам 1913 года 7.062,2 тыс. куб. или на 67% больше, при чем угля 626.541,7 тыс. пуд. против нынешних 281.948,8 тыс. пуд. Стоимость же плана по ценам 1913 года составила бы 67.905,2 тыс. рублей против нынешних 101.861,5 тыс. червонных рублей.

Переплата за все минеральное топливо в 1923/24 г. по сравнению с 1913 г., главным образом, из-за вздорожания угля и нефти выразится в сумме 34—32 миллионов червонных рублей, а за один уголь 29—39 милл. чер. рублей.

По металлу за наши заказы 1922/23 г. по предварительным подсчетам председателя Хозяйственной секции Трансплана т. Грищечко-Климова (он же и член Промплана ВСНХ), мы должны были переплатить не менее 70 проц. общего расхода на эти заказы по сравнению с ценами 1913 года, а так как мы уплатили фактически Главметаллу в 22/23 г. по централизованным заказам, и на паровозо, и вагоностроение, и ремонт 36,5—42,7 милл. рублей—то переплата по этим заказам (без децентрализованных) должна была равняться от 25 до 28 милл. руб.

По подсчетам Хоз.-Мат. отдела НКПС—исходящим из сравнения цен 13 г. и уплаченных нами за фактически принятую продукцию, мы переплатили:

По централизованным заказам.	11.120.884 руб.
„ децентрализованным	4.300.000 „
„ паровозо, и вагоностроению и ремонту. . . .	5.128.445 „
Всего. . . .	20.549.329 руб.

По заказам Главметаллу на 23/24 г. исходя из нашей (НКПС) программы общего заказа на металл и паровозо и вагоностроение на сумму в 89 миллионов руб. мы должны были бы переплатить по ценам 22/23 г. до 28 милл. руб. (вопрос этот освещен подробно в приложениях).

Такому повышению цен на топливо и металл надо положить предел, ибо оно ведет все народное хозяйство, в том числе и топливную и металлопромышленность, в безысходный тупик.

Вот что пишет Главметалл в своих тезисах по докладу на VI съезде Союза металлистов в июне этого года: «Одно сельскохозяйственное машиностроение стоит перед опасностью отсутствия сбыта, что подрезает начавшуюся правильную работу заводов.

«С одной стороны, бедная безынвентарная Россия, с другой—заводы со складами, заваленными изделиями».

Этот тезис неожиданно заканчивается: «Эта жестокая ненормальность есть следствие промежуточного организма—НКЗ'ема, ставшего между заводами и потребителями и чуждого тому и другому».

Этот замечательный тезис написан в июне с/г., а 25 октября Промплан ВСНХ признал программу по с.-х. машиностроению необеспеченной в отношении сбыта и постановил вернуть ее в Главметалл для переработки в сторону сокращения с 26 милл. рублей до 14—15 милл.

Дороговизна вызывает «кризис сбыта» при огромной нужде страны в этих изделиях.

Вот данные по с.-х. машиностроению:

	1913 г.	22/23 по ценам 13 г.	Проц.
Произведено в России на . .	60.508.000 руб.	10.649.482 руб.	18
Ввоз	48.678.000 „	— „	—
Всего	109.186.000 руб.	— руб.	—

Но из продукции 22/23 г. в 10.649.482 руб.—по данным инж. Н. Федотова (см. прил. к «Эк. Жизни» от 3/XI—23 г.) сельскому хозяйству поступило не более 25 проц., остальной же инвентарь остался на складах без сбыта. Это означает, что сбыт выразился в 2—7 милл. руб. (по ценам 13 г.), т.-е. 2,4 проц. всего потребления России в 1913 г. Инж. Федотов сообщает: «в июне с./г. на складах заводов, объеди-

няемых синдикатом Сельмаш, оставались непроданными: ок. 100.000 плугов, 10.000 борон, 4.000 сеялок, 350.000 кос, 4.500 уборочных машин и пр.».

Из этих данных видно, что «кризис сбыта» коснулся не только с.-х. машин, но даже самых простых средств с.-х. производства; как кос, борон, плугов, т.-е. наше крестьянское хозяйство лишено фактически самого необходимого и того, что должно быть общедоступно.

И все это лежит мертвым капиталом, ржавеет и ломается в переполненных складах, где инвентарь сложен в 6 ярусов.

Т. Владимиров в своих тезисах по вопросу о сбыте с.-х. машин сообщает: «К началу 23/24 г. на складах заводов и организаций, сбывающих с.-х. машины, таковые имелись на сумму в размере 16—18 милл. руб., между тем как производственная программа 1923/24 г. намечается в размере около 14 милл. руб. и фактический сбыт в 23/24 г., т.-е. сбыт крестьянству может быть определен около 6—7 милл. руб. (эта цифра максимальна)».

В июне руководители металлопромышленностью говорили, что кризис только в «одном» с.-х. машиностроении.

Сейчас же им пришлось заговорить и о кризисе транспортных заказов, мобилизовать все свои силы на «борьбу» с этим кризисом, оставаясь пассивными к борьбе с кризисом сбыта средств с.-х. производства и машин. Транспорт, переведенный с октября этого года на бездефицитную эксплоатацию, не может выдержать таких цен на металл, которые совершенно переворачивают смету, и принужден сокращать свое потребление до возможных пределов (см. по этому вопросу в приложении мой доклад в Госплане 17/XI и приложенные таблицы с анализом сметы транспорта). Увеличение этого потребления объективно возможно только при снижении цен на металл или при возложении на страну (путем повышения тарифов и увеличения дотации НКПС'у) новых тяжестей, что повлечет за собой дальнейшее расхождение лезвий ножниц и безусловное сокращение перевозок, т.-е. сокращение темпа развития всего народного хозяйства. Промплан же не нашел никакого иного выхода, как «признать необходимым обеспечить металлопромышленность госзаказами и государственной дотацией полностью в пределах, намеченных при разработке программы». А эти пределы были следующие: 1-й по времени предел требований заказов НКПС—145 милл. черв. руб., 2-й предел—127 милл. и, наконец, 3-й—98 милл. руб. В то время, как в прошлом году НКПС фактически выплатил за полученную всю продукцию всего 70—77 милл. черв. руб. Для иллюстрации, что это составляет для нашей сметы, я приведу здесь сравнительные данные с 13 г. (Подробнее см. в приложении).

	В абс. величинах милл. черв. руб.				На 1 милл. пудо-верст. В 1913 г. 5.994.733 милл. п.-в. „ 1923/24 г. 2.356.840 „ „ т.-е. 39,3% от 1913 г.			
	1923/24 г.	Проц. от 1913 г.	1913 г.	Проц.	1923/24 г.	Проц. от 1913 г.	1913 г.	Процент 1913 г.
Расход на металл и паровозо и вагоностроение.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Вариант 2-й Гл-ла..	127	132,3%	96	100	54,2	338,8%	16	100
Вариант 3-й Гл-ла..	98	102%			37,3	233%		

Это значит, нам предлагают в абсолютных величинах расходовать в 23/24 г. при 39,3% движения от 13 г. больше средств, чем в 13 г. на 32,3% или 2% по двум вариантам; относя же на единицу полезной работы на 238,8% или на 133% больше, чем в 13 г. Тогда, как вся наша расходная смета по ж.-д. транспорту не может быть выше $^2/_3$—13 г. мы испрашиваем—611 м. ч. р., в 13 же году она была—954,8 м. черв. руб.

Таким образом, политика нашей металлопромышленности заключается в том, чтобы ограничить сбыт своих изделий населению и навязать их государству, и, благодаря именно такой политике, металлопромышленность попадает в безысходное противоречие: население не покупает, так как слишком дорого, государство не сможет столько заказать, так как население слишком бедно для того, чтобы дать государству на это средства.

Вот основные данные по металлопромышленности. Продукция металлургии в среднем за месяц в тысяч. пудов.

	1913 г.	1920	% к 13 г.	1921	% к 13 г.	1922	% к 13 г.	1-е полугод. 1923 г.	% к 13 г.
Чугуна . . .	21.403	586	2,7	596	2,8	964	4,5	1.578	7,4
Мартен. . .	21.606	925	4,3	977	4,5	1.834	8,5	2.999	13,9
Прокат. . .	17.852	998	5,6	900	5,	1.327	7,4	2.297	13

Т.-е., ни в одной отрасли промышленности (кроме рудной в 22/23 г. 4,6% от 13 г.) нет такого низкого процента продукции по сравнению с довоенной, как в металлургии. Из соотношения выплавки чугуна и производства мартеновского и прокатного видно, что металлопромышленность жила и ра-

ботала больше чем наполовину своей мизерной продукции за счет запасов от старого.

При этой малой в абсолютных величинах продукции она—в 23 г., по сравнению с 21 г., увеличилась, однако:

по чугуну в 2,6 раза
по мартену „ 3 „
по прокату „ 2,6 „

На 1922/23 г. было назначено металла транспорту 15 милл. пудов (не считая новых паровозов), военному ведомству 6 милл. при программе всей годовой продукции (по данным Ефимова из № 1 «Бюллетеня Конвенции Синдикатов Металлопромышленности»).

По чугуну . . . . . 16.500.000 п.
По мартену . . . . . 30.700.000 „
По прокату. . . . . 25.000.000 „

т.-е. два основных гос. заказчика должны были поглотить почти всю продукцию металлургии.

А по плану металлопромышленности в 23/24 году предвидится отпуск проката:

1) Для надобностей НКПС около 12.000.000 пудов—48% продукции.
2) Для надобностей: нефтяной, угольной, горной электрической и лесной около 7.500.000 пудов—28%.
3) Для Волховстроя, Каширки, Госстроя, Наркомзема, Ком. Хоз.—2.500.000 пудов или 9%.
4) Для Центросоюза, Вукоспилки — 3.500.000 пудов—14%.
5) Для мелких потребителей—0,5 милл. пудов—1%.

Нет ничего удивительного поэтому, что переход на «конвенционный» хозрасчет нашей металлопромышленности обозначал объективно закабаление государства «конвенцией».

Я уверен, что многие члены Правительства не знали даже о существовании этой конвенции—в такой тиши она родилась и окрепла.

Ныне «конвенция» (сиречь «Продамет» в довоенное время)—это орган, руководящий всей нашей металлопромышленностью, т.-е. прежде всего торговой политикой.

Председатель ее инж. Вейцман—всегда и всюду представляет металлопромышленность в Госплане, СТО, СНКоме и НКФине, на конференциях, съездах и заседаниях союза металлистов, как лидер, защищает интересы металлопромышленности в прессе, на собраниях, ведет все крупные дела всех трестов с госзаказчиками.

С «конвенцией» Зам. Пред. ВСНХ т. Богданов предложил мне подписать годовой договор НКПС на заказы, дого-

вор который может обязать государство большими миллионами. Очевидно, ВСНХ передоверил этой конвенции,—неизвестной нашему законодательству,—все свои права и обязанности.

Что такое конвенция—лучше всего сообщить словами ее председателя т. Вейцмана: «Конвенция образовалась для согласования деятельности всех синдикатов металлопромышленности (Юга, Урала и Центра), в видах полного гармоничного овладения рынком. На конвенцию были возложены особые, специфические задачи, как-то: установление цен и условий продажи; установление основных условий по выполнению заказов и производству расчетов. В связи с этим были выдвинуты на первую очередь калькуляционные работы».

«Принимая во внимание, что металлопродукты, как на вольном рынке, так и по договорам с госзаказчиками отпускались по крайне невыгодным ценам, далеко отставшим от их восстановительной стоимости, конвенция в первую очередь нашла необходимым в срочном порядке пересмотреть цены в сторону их повышения. В результате работы, специально организованной из видных специалистов калькуляционной комиссии, при конвенции были приняты в начале апреля следующие продажные цены на основные продукты (см. таблицу в приложении ФД). Указанные цены необходимо рассматривать только, как приближенные.... «Конвенция производила соответственный нажим (на тресты и синдикаты) по усилению калькуляционной работы на местах. В заключение большой работы, конвенцией были приняты в июне новые цены» (см. таблицу).

«В видах достижения восстановительных цен, для учинения по выработанным конвенцией ценам расчетов по децентрализованным (то же и по централизованным) заказам НКПС, конвенцией приняты меры к проведению их через Госплан и калькуляционный отдел ВСНХ. Последним уже целиком приняты цены, утвержденные конвенцией, в отношении же гвоздей конвенционная цена даже повышена на 40 коп. с пуда».

Далее инж. Вейцман говорит о конъюнктуре рынка и перспективах сбыта:

«Принимая во внимание столь ничтожное (от 4 до 5 милл. пудов) количество металлопродуктов, могущих быть выброшенными на рынок (вся остальная продукция забронирована твердо за госзаказчиком) для удовлетворения нашей стомиллионной крестьянской массы, едва ли приходится опасаться заминки в сбыте металла, а скорее, наоборот, надо говорить о грозящем нам металлическом голоде, который в отношении основных металлопродуктов уже дает себя чувствовать».

И дальше:

«По данным Уралмета о реализации продукции на I/VI с. г. видно, что к этому времени осталось свободным к реализации всего 13% годового выпуска, при чем эта оставшаяся свободной небольшая часть продукции заключается, главным образом, в ходовом товаро-кровельном и сортовом железе, от продажи коих Уралмет по возможности воздерживается[1]), учитывая неизбежный рост цен на эти металлопродукты по мере приближения строительного сезона. В результате создавшегося положения вещей мы наблюдаем любопытную картину. В то время, как рынок предъявляет все больший и больший спрос на целый ряд металлопродуктов, операции Уралмета по сбыту металлов за отсутствием свободного к реализации товара все более и более суживаются». «В своих отчетах Уралмет отмечает, что в отношении некоторых продуктов, в особенности чугуна, сортового железа и отчасти тянутой проволоки создалось крайне критическое положение, которое правильнее было бы назвать металлическим голодом». Сказанное нами относительно Урала, в одинаковой степени относится, как к Центру, так в особенности к Югу. Заводы Югостали больше чем на половину загружены заказами НКПС; далее идут крупные заказы от целого ряда госучреждений и предприятий».

«В результате для реализации на вольном рынке остается незначительная часть продукции, которая далеко не соответствует наличному спросу на металл».

Переходя к ценам, инж. Вейцман говорит:

«Только с февраля месяца в этом отношении (цен) наступает (на рынке) резкий перелом, цены на металлы приобретают определенную устойчивость, обнаруживая твердую тенденцию к постепенному своему повышению. Здесь, безусловно, сказалось влияние конвенции синдикатов». «С февраля м-ца мы замечаем перелом в ценах (см. таблицу) на металлы в сторону их непрерывного повышения, при чем с мая, а еще рельефнее с июня м-ца, цены вольного рынка начинают уже обгонять цены конвенции. Истощение накопившихся в свое время у кооперации и частных лиц запасов металла,

---

*) Вот как иллюстрирует т. М. Фрумкин торговую политику наших синдикатов.

При выписке заграничной белой жести мы встречаемся с жестокой оппозицией Уралмета. Белая жесть до войны стоила 330—3 р. 50 коп. пуд. Заграничную жесть при высокой пошлине можно продавать с значительной прибылью по 6 р. 50 к. Наша же жесть продается по 8—9 р. пуд. Представитель объединения неоднократно настаивал на продаже ему прибывающей партии, в целях устранения конкуренции. Когда ему в этом было отказано, он настаивал на повышении нами цен на заграничную жесть до уровня синдикатской цены.

Таких примеров не мало и в других отраслях промышленности.

приобретенного ими по очень низким ценам, выяснившаяся с наступлением строительного сезона крайне ограниченная у металлосиндикатов и трестов наличность металла, свободного для реализации на вольном рынке,—наконец, более организованное выступление на рынке производителей металла, ставшее возможным, благодаря организации их в синдикатах и объединению последних в конвенцию синдикатов,—вот чем вызывается на вольном рынке постепенный рост цен на металлы и их превышение (за последние м-цы) против цен конвенции». «Этот непрекращающийся рост цен на металлы свидетельствует о сложившейся для нашей металлопромышленности благоприятной конъюнктуре». О роли конвенции дают свидетельство и июньские тезисы Главметалла.

Тезис 44. Организованная в феврале 1923 г. конвенция синдикатов начала борьбу с этой вакханалией цен (т.-е. низких цен), что послужило началом оздоровления рынка и индекс с февраля месяца начинает подниматься и на 1 апреля доходит с 0,79 до 1,06 (майский).

Тезис 45. Этот выравненный индекс еще далек от восстановительного, который колеблется между 1,5 2,0 и дальнейшая политика конвенции должна свестись к тому, чтобы не только от государственных потребителей получать индекс 1,7, но довести до этого индекса вольный рынок.

Этот тезис писался в июне, а осенью мечты Главметалла об индексах на вольном рынке сбылись полностью—для торжества «ножниц».

Вот что такое «конвенция», для которой «конъюнктура благоприятна». Это не государственный орган удешевления и увеличения массового производства, а орган вздувания цен, пользующийся своим монопольным положением. В буржуазном строе синдикаты искали обычно оптимума (для капитализма) цен, наша конвенция добивается не оптимума (для рабочего государства и его госуд. капитализма)—а максимума цен. И поэтому политика конвенции имеет своей логикой—в перспективе—гибель рабочего государства. Ибо она не учитывает всей обстановки и положения СССР.

Какая цена всем калькуляциям себестоимости конвенции, калькуляциям в результате «нажима» на тресты и синдикаты? Калькуляцию подгоняют к аппетитам и всяким новомодным «фетишам»—в роде «восстановительные цены», «амортизации», проценты на капитал и т. п. Используются все наши искания и указания (плановая система) для того, что-

бы привести к прямо противоположным результатам. И всякая, самая невероятная калькуляция определяется как «скромная», «убыточная», «преуменьшенная». А в сущности такая «калькуляция»—это обман, это ставка на нашу бесхозяйственность, это санкция ее, ставка на наше фактическое невежество в этих вопросах. Ведь, очевидно, для всех, что цен дальше вздувать нельзя,—однако, мы на ученых заседаниях тратим время для того, чтобы в результате повысить цены.

Для того, чтобы изменить это положение—надо открыто сказать о том, что мы имеем в действительности это я и пытаюсь сделать в настоящем докладе.

Нашим калькуляциям цена только отрицательная. Что получится, если попробовать применить их к жел. дорогам? Надо назначить цены «восстановительные» за перевозки—в несколько раз выше настоящих, т.-е. закрыть наши дороги. Кто может дать нам сотни миллионов рублей дотации к нашей выручке, которые потребовались бы при наших ведомственных калькуляциях? Такое «восстановление» (в смысле восстановительных цен)—в действительности будет обозначать полную гибель хозяйства или ориентировку на варягов, приход которых будет облегчен «восстановительным» обезоружением государства.

Необходимо дать жесткое задание: понижать себестоимость и цены путем увеличения производительности, улучшения организации производства и труда, резкого сокращения штатов и накладных расходов, энергичной экономии топлива и сырья и решительной концентрации производства.

Мы хозяйничаем расточительно—как никогда и нигде. Все наши калькуляции должны быть направлены в сторону борьбы с этой бесхозяйственностью и расточительностью.

И наша металлопромышленность не является счастливым исключением в этом отношении.

Знакомясь с материалами по металлопромышленности, я не нашел, что Главметалл сделал и делает по борьбе с бесхозяйственностью, какие провел кампании, какую произвел концентрацию и сжатие своих разбухших аппаратов (по подсчетам на управление металлопромышленностью уходит не менее 14 милл. рублей в год, а другие подсчитывают до 20 милл.). Во всех докладах, газетных статьях и выступлениях красноречиво говорится только об успехах в производстве при финансовых затруднениях и что недостает только одного: малы дотации, низки цены.

Инж. С. Е. Перельман в № 248 от 1 ноября с. г. «Торг. Пром.» газеты в передовой статье пытается доказать, что цена на переделанный чугун по Югу не может быть ниже 1,52 черв. руб. при 50 коп. заводской довоенной стоимости.

Ибо по его подсчетам цены на топливо увеличились в три раза, количество потребляемого топлива на единицу продукции в 1,3 раза, накладные заводские расходы в 4 раза. Таким образом, общее вздорожание производства составляет в основном около 100% по топливу и около 60% по цеховым и общезаводским расходам. Кроме того, инж. Перельман берет 2% на налоги и 4% по содержанию треста. Инж. Перельман говорит: «при данной обстановке работы металлургии говорить о каком-либо серьезном понижении приведенной стоимости чугуна не приходится», ибо для борьбы с причинами, вызвавшими вздорожание необходимы крупные средства, которых нет.

Все эти рассуждения—грубо просты, неправильны и предвзяты. Почему страна найдет средства, чтобы платить за бесхозяйственность лишних 200% (вместо 50 коп.—1 р. 52 коп.), а не найдет на борьбу с бесхозяйственностью? Почему «данная обстановка» так неприкосновенна, как и тройные цены на топливо? Ведь это говорится о топливе, добываемом самой Югосталью, которая имеет свои копи. А если это так, то надо поставить вопрос—о целесообразной эксплоатации Югосталью шахт, а не капитулировать перед фактом.

В том-то и дело, что будучи монополистом, легче и выгоднее, пользуясь металлическим голодом в стране и мобилизацией сил против госзаказчиков, повышать цены, чем снижать расходы, около которых питаются тысячи «устраивающихся».

Как известно, в прошедшем году впервые появился корректив довоенных цен введением особого коэффициента вздорожания от 1,4 до 1,7 и даже в некоторых предметах 2. В перспективном плане металлопромышленности на пятилетие с 1922 по 1927 г.г. учитывалась ненормальность такового положения, калькуляция составлена так, что этот коэффициент вздорожания постепенно снижаясь с 1,70 доводился до 1,30 в 1927 году расчет, приведенный на стр. 13-й настоящей докладной записки.

Однако, уже в плане металлопромышленности на этот год Главметалл от своего предположения отказался и оставил следующие непониженные коэффициенты, в частности для Югостали—1,9, для Урала—1,9, для Гомзы—1,7, для Мальцевского Округа—1,6, а в среднем—1,7.

Однако, если принять во внимание, что самые прейскурантные цены, легшие в основу, так называемых цен довоенных, уже сами по себе содержат надбавку около 25% против действительно оптовых цен, то выше указанные коэффициенты в действительности гораздо больше, а именно—$1{,}9 \times 1{,}25 = 2{,}6$ или дороже на 160%, а в среднем $1{,}7 \times 1{,}25 = 2{,}13$ или на 113% больше.

В буржуазном строе для фабрикантов был бич конкуренции и перспектива банкротства. Сейчас конкуренции нет, нет и опасения банкротства, ибо прогореть тут может только само государство.

Мы слышали и слышим постоянно о борьбе с пережогами на транспорте. Пережоги же у металлопромышленности остаются в тени. Инж. Перельман в своих подсчетах стоимости чугуна на Юге принимает перерасход топлива по сравнению с довоенным временем 33%. Если это верно, то приходится сказать, что это сравнительно небольшой перерасход. Однако, этого нельзя сказать о всей металлургии. Инж. Вейцман в своем докладе к VI Всероссийскому съезду металлистов указывает, что топливом металлургия для осуществления своей производственной программы на 1922/23 год может считать себя обеспеченной и приводит цифры потребности в топливе.

Кокса, антрацита и камен. угля в переводе на кам. уг.	66.610.000 пд.
Дров. угля и дров в переводе на дрова	641.00 к.с.
Торфа	11.411.000 пд.
Нефти	12.186.000 пд.
Или в переводе на кам. уголь всего	155.616.414 пд.

Производственная же программа по сравнению с довоенным производством по данным инж. Вейцмана составляла 6,4% по выплаве чугуна и до 12,8% по выпуску мартена и проката.

По этим нормам в 1913 г. металлургия должна была бы сжечь, таким образом, приблизительно в 10 раз больше, т.-е.:

Угля	666.100.000 пудов.
Дров	6.410.000 куб. саж.
Торфа	114.110.000 пудов.
Нефти	121.860.000 пудов.
Или в переводе на кам. уголь всего	1.556.164.140 пудов.

Между тем все потребление топлива всей промышленностью в 1913 г. равнялось всего только 2.434 милл. пудов (в камен. уг. эквиваленте) (В. И. Фролов. Добыча и потребление топлива в России). По данным проф. Рамзина расход топлива (в един. условного топлива—7000 кал.) по всей металлургии за 1916 г. при выплавке 231,8 милл. чугуна 260,9 мартена и 205,9 проката равнялся 625 милл. пудов.

Из сопоставления этих цифр очевидно, что металлургия ныне сжигает топливо на единицу продукции не на 33%, а гораздо больше, а именно: в 1916 г. на единицу продукции металлургия расходовала 0,895 п., а по плану 22/23 г.—2,16 пуда, т.-е., на пуд производства в 22/23 заготовлено истратить по «плану» 241% от расхода 1913 года.

Вот один из источников средств для нашей металлопромышленности.

Много было разговоров о концентрации, но что в этой области сделано, что намечено—неизвестно. Это ведомственная тайна. Однако, если бы она была проведена планомерно—не требовалось бы сейчас вздувать цены.

Вот другой источник средств.

Что касается раздутия штатов, то вот, что об этом говорит в своем докладе т. Вейцман:

«По имеющимся сведениям можно считать, что в довоенное время в среднем на каждые 100 производственных рабочих приходилось 60 вспомогательных рабочих и около 20 служащих. В декабре месяце 1922 года мы имеем следующую картину: на 100 производственных рабочих приходится 100 вспомогательных рабочих и 40 служащих. Таким образом, число вспомогательных рабочих возросло на 67%, а число служащих на 100%, весь же комплект живых сил возрос с 180 до 240 человек, т.-е. на 33%.

К сожалению т. Вейцман, сорганизовавший конвенцию для овладения рынком и поднятия цен, не говорит, что за этот год сделано по уменьшению этих раздувшихся штатов и не дал нам самых основных цифр: сколько расходуется живой силы (по заводам, по трестам и по всей «конвенции» на единицу продукции теперь и в довоенное время, т.-е. что стране давал «весь комплект живых сил»—в 180 чел. в 13 г. и 240 чел. ныне? Об этом т. Вейцман умалчивает.

Вот третий источник средств. И таких источников у нас, к великому нашему несчастью,—не перебрать.

Между тем Главметалл всю свою энергию обратил в сторону поднятия цен, принудительности заказов (по отношению к НКПС) пошел по пути получения дотаций. Вот пятилетняя программа Главметалла по части получения дотации от государства:

В мил. зол. руб.

Статьи расхода.	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	Итого.
Покрытие убытка	7,6	6	3,6	—	—	17,20
Пополнение оборот. средств . .	47,36	13,76	17,28	18,62	23,57	120,49
Расход на восстановление рем. действ. части металлур. . . .	5,88	8,82	13,23	19,84	29,76	77,53
Расход на обновление действ. части обор.	3,00	4,50	6,75	10,62	16,00	40,87
Расход на сод. конс. предприятий.	1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	7,25
Расход на содерж. бездейст. предприятий.	2,90	4,35	6,52	9,78	14,67	38,22
ВСЕГО. . . .	68,19	38,88	48,73	60,31	55,45	301,56

Для обоснования такой календарной пятилетней программы Главметалл совместно с т. Вейцманом говорят:

Тезис 34. «Металлическая промышленность за последние пять лет уменьшила свой оборотный капитал больше чем на 500 милл. Это получилось благодаря плановому (у нас все по плану! Ф. Д.) хозяйству, когда нужда гражданской и внешней войны и связанного с ними транспорта, выкачивала из тяжелой индустрии все средства, почти не давая ничего взамен.

Тяжелая индустрия кредитовала государство и это дает ей право (т. Вейцман добавляет «моральное») в тяжелую годину требовать от государства возврата оборотного капитала, в свое время изъятого из металлической промышленности».

Разве эта тирада не есть реставрация языка собственника, противопоставляющего себя государству и преследующего свой собственный замкнутый интерес. Металлопромышленность кредитовала государство на нужды гражданской и внешней войны и связанного с ними транспорта—и то не добровольно, а путем «выкачиваний» и «изъятий», — а теперь, когда война миновала,—деньги подай.

Такой политике в Советском Государстве надо положить конец.

Такие аргументы и такой подход это аргументы и подход чужого лагеря.

В заключение предлагаю следующие мероприятия:

1. Закрепить условие успешности борьбы с «ножницами» путем запрещения повышать цены на минеральное топливо и металл даже в случае более высокой себестоимости и невозможности аммортизации основного и оборотного капитала. Все внимание обратить на поднятие производительности заводов, сокращение расходов, как накладных, так и производственных и торговых, загрузку заводов и жесткую экономию в сырье, топливе, личном составе.

Главной задачей металлопромышленность должна поставить себе—удовлетворение потребностей широкого населения, исходя из его малой платежеспособности. Применительно к этой основной задаче должна быть составлена производственная программа металлопромышленности.

Вместе с тем должен быть разработан календарный план доведения себестоимости до норм себестоимости 1913 года.

2. Упразднить конвенцию синдикатов металлопромышленности и сами синдикаты, оставив только тресты, недопуская монопольных объединений с целью взвинчивания цен.

3. Внутри ВСНХ создать сильный и государственный центр управления и руководства трестами металлопромышленности.

Центр этот должен быть не объединением трестов против государства, чем является конвенция, а органом власти Советского Государства в целом.

4. Обязать ВСНХ и его органы (как местные так и управления трестами и заводов), а также РКИ—ЦКК провести кампанию по борьбе с бесхозяйственностью и дефицитностью в металлической и топливной в ударном, первоочередном порядке. Применить в этой борьбе метод т. Ильина по отношению к транспорту, т.-е. надо определить в цифровом выражении бесхозяйственность по каждому заводу, тресту, синдикату и конвенции в целом и показать сравнительно с 1913 годом (вовсе не идеальным—но весьма показательным в настоящее время сколько на единицу продукции (конечно нетто) расходуется не только денежных единиц, но и рабсилы, служащих, обслуживающих, топлива, сырья, материалов, станков, станов, печей и т. д. Этот метод поскольку он станет обязательным для всех хозяйственников—как специалистов, так и коммунистов отучит от бахвальства и комчванства, затруднит очковтирание, даст калькуляцию нашей бесхозяйственности и заставит учиться и искать новых методов.

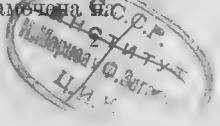
5. Пересмотреть принципиально целесообразность политики организации монопольных синдикатов—в сторону создания возможности госзаказчикам и населению (рынок) влиять на понижение цен—путем введения в организацию нашей промышленности, там, где это возможно моментов конкуренции и соревнования.

6. Для этой цели те заводы, которые преимущественно работают на транспорт и военное ведомство, должны быть выделены с обеспечением персонально преобладающего участия в Управлении ими НКПС и Военное ведомство по принадлежности. Это значит—эти две группы заводов должны быть организованы в тресты или самостоятельны, исходя из целесообразности и в Правлениях трестов и заводов должно быть большинство за кандидатами этих ведомств подчиненных ведомствам на основании декрета 10 апреля.

7. Обязать ВСНХ, совместно с НКПС и НКФином, в двухмесячный срок рассмотреть и доложить в СТО мое предложение о практической возможности организации хозяйственных комбинатов с включением руды, металлургии, угольных копей и транспорта — с преобладанием интересов транспорта, как основного госзаказчика на уголь и металл.

8. Обязать ВСНХ сделать в СТО в 2-недельный (или месячный) срок исчерпывающий письменный доклад о проведении в жизнь концентрации в металлопромышленности, о встретившихся затруднениях и какая программа намечена на

33332.



ближайшее будущее по календарным срокам—учитывая при этом и политические моменты.

Дать сведения по каждому из основных заводов.

9. Обязать Госплан, совместно с ВСНХ, НКЗ и НКФ, представить в 2-хнедельный срок в СТО план распределения запасов с.-х. машин на складах Гострестов и имеющих сбыта из-за высоких цен и отсутствия средств у населения—по самой удешевленной цене в кредит среди крестьянства тех районов, которые не в состоянии без этой меры приобрести в этом году эти машины (т.-е., местности не оправившиеся еще от голода 21 г. и Сибирь).

10. Пересмотреть расходную смету НКПС на металлы и постройку, и ремонт паровозов, и вагонов в сторону решительного уменьшения с тем, чтобы привести в равновесие отдельные части сметы по жел. дор. транспорту, а всю смету привести в соответствие с размерами движения.

11. Все суммы, причитающиеся металлопромышленности по заказам НКПС, уже утвержденным (до 13/XI) СТО, но подлежащим отмене согласно предыдущего предложения—выплатить металлопромышленности для того, чтобы перестроиться применительно к поставленным ей ныне задачам для организации выработки изделий, в которых ощущается острый недостаток, и тех средств производства, которые могут быть немедленно пущены в работу,—с тем, однако, что будет основательно реорганизованы и все управление металлопромышленностью и вся ее торговая и производственная политика в сторону удешевления и увеличения продукции, ориентировки на массового потребителя и введения не на словах, а на деле плановой системы с увязкой со средствами Союза С. С. Р. и интересами других отраслей народного хозяйства.

Ф. Дзержинский.

20/XI—23 г.

ТАБЛИЦА

Приложение № 1.

количества, цены и стоимости на местах добычи каменноугольного топлива, потребленного жел. дор. в 1913 г. и в 1922/23 оп. г. и предполагаемого к потреблению в 1923/24 оп. г.

В 1913 году.				В 1922/23 г.				В 1923/24 г.			
УГОЛЬ.	Количество в мил. пуд.	Цена в довоен. коп.	Стоимость в мил. довоен. руб.	УГОЛЬ.	Количество в мил. пуд.	Цена в тов. коп.	Стоимость в мил. тов. руб.	УГОЛЬ.	Количество мил. пуд.	Цена в черв. коп.	Стоимость в мил. черв. руб.
Донецкий	317,0	8,1 [3]	25,68	Донецкий	136,7	17,2	23,51	Донецкий . . .	[2] 209,91	22,0	46,30
Подмосковный . .	6,5	4,5	0,29	Подмосковный . .	11,5	9,0	1,04	Подмосковный. .	11,5	12,0	1,38
Уральский . . .	29,7	8,6	2,55	Кизеловский . . .	16,0	10,8	1,73	Кизеловский . .	20,8	14,0	2,92
				Челябинский. . .	10,2	8,0	0,82	Челябинский. . .	9,83	11,5	1,12
Сибирский и др. .	81,1	7,7	6,24	Кузнецкий. . . .	26,2	10,7	2,80	Кузнецкий . . .	33,65	16,0	5,37
				Черемховский . .	12,7	8,5	1,08	Черемховский .	10,20	12,0	1,26
Итого. .	434,3	—	34,76	Итого. .	213,3	—	30,98	Итого. .	296,19	—	58,35
Домбровский. . .	68,5	10,0	6,85 } 17,45								
Заграничный . .	52,2	20,3 [1]	10,60 }	Заграничный. . .	4,2	42,0 [1]	1,76	Заграничный. . .	2,0	50,0 [1]	1,00
ВСЕГО .	555,0	—	52,21	ВСЕГО. .	217,5	—	32,74	ВСЕГО .	298,19	—	59,35

Всего в мил. черв. руб.	По басс. СССР .	43,45 м. ч. р.	38,72 м. ч. р.	58,35 м. ч. р.
	По загр. угл. .	21,81 „ „ „	2,20 „ „ „	1,00 „ „ „
		65,26 м. ч. р.	40,92 м. ч. р.	59,35 м. ч. р.

УГОЛЬ.	Было переплачено в 1922/23 оп. г.				Будет переплачено в 1923/24 оп. г.		
	За колич. в мил. пуд.	Разница цен 1922/23 и 13 г.г. в тов. коп.	Переплата на сумму в мил. т. р.	Тоже в мил. черв. руб.	За колич. в мил. пуд.	Разница цен 1923/24 и 13 г.г. в черв. коп.	На сумму в мил. черв. руб.
Донецкий	136,7	17,2 — 8,1 = 9,1	12,44	—	209,91	22,0 — 8,1 × 1,25 = 11,9	24.98
Подмосковный	11,5	9,0 — 4,5 = 4,5	0,52	—	11,50	12,0 — 4,5 × 1,25 = 6,4	0,74
Уральский	26,2	9,7 — 8,6 = 1,1	0,29	—	30,63	13,2 — 8,6 × 1,25 = 2,5	0,77
Сибирский	38,9	10,0 — 7,7 = 2,3	0,89	—	43,85	15,1 — 7,7 × 1,25 = 5,5	2,41
Итого . .	213,3	—	14,14	17,68	296,19	—	28,90
Заграничный.	4,2	42,0 — 20,3 = 21,7	0,91	1,14	2,0	50,0 — 20,3 × 1,25 = 24,6	0,49
ВСЕГО .	217,5	—	15,05	18,82	298,19	—	29,39

или переплата в %%:

а) по бассейнам СССР	17,68 : (38,72 — 17,68) = 84%	28,90 : (58,35 — 28,90) = 98%
б) по заграничн. углю	1,14 : (2,20 — 1,14) = 108%	0,49 : (1,00 — 0,49) = 96%
в) Всего	18,82 : (40,92 — 18,82) = 85%	29,39 : (59,35 — 29,39) = 98%

ПРЕДТОПСЕКЦИИ *Назимов.*

1) Средняя цена в русских портах.
2) В том числе и добычи Транспорткопей.
3) Цена взята за 5 лет с 1909 по 1913 г. включ.: 1909 г. — 8,3 к., 1910 г. — 7,4 к., 1911 г. — 7,5 к., 1912 г. — 7,7 к., 1913 г. — 9,7 к.

Приложение № 2.

Таблица степени участия жел. дор. в потреблении нефтепродуктов.

Бывшего в 1922—1923 опер. году. Предполагаемого в 1923—1924 опер. году *).

Название районов.	Добыча нефти в мил. пуд.		Выход нефтетоплива в мил. пуд. **)	Потребление жел. дор. нефтетоплива.		Добыча нефти в мил. пуд.		Выход нефтетоплива в мил. пуд.	Потребление жел. дор. нефтетоплива.	
	Брутто.	Нетто.		В мил. пуд.	В % к общ. количеству.	Брутто.	Нетто.		В мил. пуд.	В % к общ. количеству.
Баку	212,6	186,9	113,0	50,2	44,3	297,5	244,0	167,0	53,0	31,8
Грозный	91,0	76,5	57,0	31,4	55,3	100,0	85,0	57,4	33,0	57,7
Эмба	8,1	7,6	—	Не потреблялось.		9,0	8,2	В плане	не предусмотрено.	
Куб.-Черномор.	2,8	2,4	неизв.	0,8	25,0	3,0	2,6	„	„	„
Фергана	1,0	0,8	неизв.			1,0	0,8	„	„	„

Таким образом из основных нефтедобывных районов Баку Грозного жел. дорогами получено из всего произведенного нефтетоплива в 1922—1923 году 48,0% и предположено получить в 1923—1924 году 38,3%.

Председатель Топсекции *В. Назимов.*

Нач. Секретариата *Арбатов.*

*) Программа добычи и переработки Госпланом окончательно еще не установлена и цифры взяты по данным Топливной Подъсекции Госплана, почему подлежат проверке и дальнейшему уточнению.

**) По предварительным отчетным данным.

Степень участия жел. дорог в потреблении твердого
1922/23 опер. год.

Наименование бассейнов и предприятий.	Добыча брутто.	Добыча нетто.	Получено жел. дор.	% от доб. нетто.	Израсход. жел. дор.	% от доб нетто.
ДОНБАСС.						
УГКП.	369,4	271,7	150,6	55,40	129,0	47,48
КОМБИНАТЫ. . .	75,8	51,6	—	—	—	—
ТРАНСПОРТКОПИ .	6,7	5,5	5,5	100,00	5,7	100,00
ПТУГОЛЬ.	17,7	16,3	2,0	12,20	2,0	12,30
АРЕНД. ПРЕДПР.. .	20,5	18,9	—	—	—	—
Итого. . .	490,10	364,0	158,1	43,40	136,7	37,55
ПОДМОСКОВНЫЙ . . .	45,9 *)	38,7	11,6	30,00	11,5	29,72
УРАЛ.						
КИЗЕЛТРЕСТ. . . .	33,2	29,4	18,2	62,00	16,0	54,43
ЧЕЛЯБТРЕСТ. . . .	21,6	17,3	10,0	58,00	10,2	59,00
ЕГОРТРЕСТ	3,4	2,8	—	—	—	—
БОГОСЛОВСКИЙ . .	12,2	11,2	—	—	—	—
Итого. . .	70,4	60,7	28,2	46,50	26,2	43,17
СИБИРЬ.						
КУЗБАССТРЕСТ . .	49,9	40,7	—	—	—	—
АИК (КЕМЕРОВО).	7,1	5,7	—	—	—	—
Итого. . .	57,0	46,4	32,9	71,00	26,2	56,47
ЧЕРЕМБАСС	27,6	24,0	15,7	65,50	12,7	52,50

Примечания: I. Данные по 1922/23 г. предварительные.

II. Процент расхода ж. д. в 1922/23 г. несколько выше исчисленного, так как не учтено наростание запасов на пунктах добычи. Нужно было бы считать не от добычи нетто, а от общего количества сданного получателям топлива, каковыми данными мы не располагаем.

III. Для 1923/24 г. % участия жел. дорог в потреблении топлива будет значительно выше исчисленного, так как покупка угля прочими потребителями предположена с преувеличением и резервы по некоторым бассейнам велики. В особенности по Сибири. По Черемхову процент нашего участия может подняться до 90%, тоже по Кузбасстресту, если не считать добычи для целей коксования.

Председатель

За Начальника

*) Без арендных предприятий, добыча коих за 9 месяцев—1.959.000 пуд.

Приложение № 3.

минерального топлива в 1922/23 и 1923/24 опер. годах.

1923/24 опер. год.

Наименование бассейнов и предприятий.	Добыча брутто.	Добыча нетто.	Ресур. к распред.	Потреб. ж. д. к расх.	% от рес.	Потреб. ж. д. к поставке.	% от рес.
ДОНБАСС.							
УГКП.	412,5	323,0	307,50[1])	195,07	63,43	185,96	60,47
КОМБИНАТЫ. . . .	109,7	86,8	75,80	—	—	—	—
ТРАНСПОРТКОПИ	18,0	14,2	14,84	14,84	100,00	14,84	100,00
ПТУГОЛЬ.	65,0	58,9	43,00	—	—	—	—
АРЕНД. ПРЕДПР. . .	35,0	32,8	24,63	—	—	—	—
Итого. . .	640,2	515,7	465,77	209,91	45,07	200,8	43,11
ПОДМОСКОВНЫЙ . . .	60,0	49,1	47,87[2])	11,5	20,02	8,0	16,72
УРАЛ.							
КИЗЕЛТРЕСТ. . . .	40,0	35,44	35,00[3])	20,8	59,43	18,5	52,86
ЧЕЛЯВТРЕСТ	24,0	20,00	18,00[4])	9,83	54,61	7,8	43,34
ЕГОРТРЕСТ . . .	6,0	5,25	3,50	—	—	—	—
БОГОСЛОВСКИЙ . .	15,0	13,70	13,70	—	—	—	—
Итого. . .	85,0	74,39	70,20	30,63	43,63	26,3	37,47
СИБИРЬ.							
КУЗБАССТРЕСТ . .	52,2	42,7	42,70[5])	33,65	—	26,7	62,53
АИК (КЕММЕРОВО).	12,0	10,2	9,18[6])		—	4,0	43,58
Итого. . .	64,2	52,9	51,88	33,65	64,86	30,7	59,18
ЧЕРЕМБАСС	21,0	17,5	17,20[7])	10,2	59,30	7,0	40,70

[1]) В том числе в резерве ГГУ..... 15.000.000 пудов

[2]) „ „ „ „ „ „ ..... 1.820.000 „

[3]) „ „ „ „ „ „ ..... 3.260.000 „

[4]) „ „ „ „ „ „ .... 4.360.000 „

[5]) „ „ „ „ „ „ ..... 3.100.000 „

[6]) „ „ „ „ „ „ .... 380.000 „

[7]) „ „ „ „ „ „ ..... 4.410.000 „

Топсекции *В. Назимов.*

Секретариата *Морес.*

Приложение № 4.

Степень участия Речного Транспорта в общем потреблении каменноугольного и нефтяного топлива.

А. Каменноугольное топливо.

	22/23 оп. г.	23/24 оп. г.
1) Добыча нетто в тыс. пуд.	533.000	709.590
2) Потребность речного транспорта:		
а) в тыс. пуд.	3.700	5.735
б) в % от общей добычи	0,89%	0,83%

Б. Нефтетопливо.

	22/23 оп. г.	23/24 оп. г.
1) Добыча нефти нетто в тыс. пуд. . .	274.200	410.500
2) Выход нефтетоплива	180.000	224.400
3) Потребность речного транспорта:		
а) в тыс. пуд.	22.271	26.717
б) в % от общего количества нефтетоплива	12,3%	11,9%

Настоящая таблица составлена для 22/23 оп. г. по сведениям ЦУРЕК-а о фактически полученном топливе, а для 23/24 оп. года по заявке ЦУРЕК-а на потребность в топливе.

Как видно из справки, учет водного транспорта почти не изменит степени участия НКПС в потреблении угля, а по нефтетопливу:

для 22/23 с 48% увеличит до 60,3% и
для 23/24 с 38,5% „ „ 50,4%.

ПРЕДТОПСЕКЦИИ **Назимов**.

Приложение № 5.

Расход и стоимость топлива согласно проекта сметы НКПС на 1923/24 г. и расход 1913 года.

ВИДЫ ТОПЛИВА.	Предположено потребление в 23/24 г. куб. с. и пуд.	В переводе на кам. уголь 7.000 калор. в мил. пуд.	В дровяных эквивал. куб. саж.	%	Стоим. в мил. черв. руб. по совр. ценам на мест. добычи.	Тоже по дов. ценам в мил. черв. руб.	Переплата в мил. чер. руб.
			т. к с.				
Дров . . .	1.258.600 к с.	138,45	1.258,6	26,4	26,43	25,14	1,29
Нефти. . .	85.720.000 пд.	142,87	1.300	27,3	27,43	22,50	4,93
Кам. угля .	298.190.000 „	241.07	2.190,4	46,1	59,35	29,96	29,39
Торфа . . .	2.000.000 „	0,88	8	0,2	0,21	0,21	—
Всего .	—	523,27	4.757	100%	113,42	77,81	35,61

ВИДЫ ТОПЛИВА.	Израсходовано в 1913 г. по данн. статист. Сборн. МПС.	В переводе на кам. уголь 7.000 калор. в милл. пуд.	В дровян. эквивал. мил. куб. с.	%	Стоимости в милл. довоенн. руб.	Тоже в черв. руб.
Дров . . .	0,95 мил. кб. с.	105 м. п.	0,95	13,1	15,2	—
Нефти . . .	109 м. п.	173 м. п.	1,57	21,7	22,9	—
Кам. угля. .	555 м. п.	519 м. п.	4,72	65,2	52,2	—
Торфа . . .	—	—	—	—	—	—
Итого. .	—	797 м. п.	7,24	100%	90,3	102,9

ГОДЫ.	Пудо-верст.	Расх. топл. на 1 мил. пудо-верст. угля 7.000 калор.	Тоже в дровян. эквивал.	Стоимость червонн. рубл.
1923/24 г.	2.359.840 м.п.в.	222 пуда.	2,02 куб. с.	48
1913 г.	5.994.733 м.п.в.	133 „	1,21 куб. с.	17

Расход топлива теперь на 67% больше, а платим за топливо на 1 миллион пудо-верст, считая по ценам на местах добычи, на 180% больше, т.-е.

1) в рублях из 113,42 мил. чер. руб. мы по нормам и ценам 1913 г. издержали бы 46.50 мил. руб. или 41%
по ценам 1913 г. за дополнител. топливо платим 31,31 м. ч. р. или 27% } 100%.
и за вздорожание 35,61 мил. черв. руб. или. 32%

2) в пудах из 522,27 мил. пуд. по нормам 1913 г. издержали бы 314 мил. пуд., т.-е. . . . . 60% } 100%.
и перерасход составил. 209,27 мил. пуд., т.-е. 40%

22/XI—23 г. ПРЕДТОПСЕКЦИИ *Назимов.*

Приложение № 6.

Справка о работе копей О-ва „Транспорткопи".

Копи переданы О-ву с 16 июня 1923 г.

Ход добычи угля и антрацита за сентябрь 1923 года по Байракскому и Ровенецкому Рудоуправлениям.

1. Добыча брутто в тыс. пуд.

Наименование Рудоуправлений.	Сентябрь.			Добыча брутто.		
	Производ. програм.	Добыча брутто.	% выполен.	Август.	Июль.	Июнь 16—30.
Байракск. Рудоуправ. . .	661,0	840,8	127,2%	873,5	739,0	322,9
Ровенецкое „	505,0	1.351,2	267,5%	1.269,8	854,4	407,5
Итого. . .	1.166,0	2.192,0	188,0%	2.143,3	1.593,4	730,4

2. Расход на собственные нужды в тыс. пуд.

Наименование Рудоуправлений.	Производств. программа.		Израсходовано.	В %% к добыче.			
	В пудах.	В %% к добыч.		Сентябрь.	Август.	Июль.	Июнь.
Байракск. Рудоуправ. . .	212,0	31,1%	133,8	15,9	16,5	19,5	21,2
Ровенецкое „ . . .	115,0	22,8%	136,7	10,1	10,4	14,5	14,1
Итого. . .	327,0	28,0%	270,5	12,3	12,9	16,8	16,1

3. Добыча нетто в тыс. пуд.

Наименование Рудоуправлений.	Сентябрь.			Добыча нетто.		
	Производ. програм.	Выполн. в пудах.	Выполн. в %%.	Август.	Июль.	Июнь.
Байракск. Рудоуправ . .	449,0	707,0	157%	729,5	594,6	254,2
Ровенецкое „	390,0	1.214,5	311%	1.137,2	730,2	358,3
Итого. . .	839,0	1.921,5	229%	1.866,7	1.324,8	612,5

4. Суточная добыча.

Наименование Рудоуправлений.	Сентябрь.	Август.	Июль.	Июнь.
Байракское Рудоуправление . . .	33,6	34,9	28,3	24,3
Ровенецкое „ . . .	54,0	50,7	32,8	31,3
Итого	87,6	85,6	61,1	55,6

5. Отправка угля и антрацита.

Наименование Рудоуправлений.	Сентябрь.	Август.	Июль.	Июнь.
Байракское Рудоуправление . . .	790,7	525,2	698,0	137,8
Ровенецкое „ . . .	1.204,1	1.060,1	688,2	91,8
Итого	1.994,8	1.585,3	1.386,2	229,6

6. Движение запасов угля и антрацита (в тыс. пуд.).

(Коммерческие сорта).

Наименование Рудоуправлений.	Остатки угля и антрацита.				
	На 16 июня.	На 1 июля.	На 1 авг.	На 1 сент.	На 1 окт.
Байракское Рудоуправление	210,1	326,5	221,0	424,5	343,9
Ровенецкое „	2.163,1	2.429,6	2.421,6	2.400,8	2.349,1
Итого . . .	2.373,2	2.756,1	2.642,6	2.825,3	2.693,0

7. Движение рабочих.

Наименование Рудоуправлений.	Состояло на 1/IX.				Состояло на 1/X.			
	Забойщ.	Проч. подз.	Поверх.	Всего.	Забойщ.	Проч. подз.	Поверх.	Всего.
Байракск. Рудоправ.	205	665	1.157	2.027	191	606	1.211	2.008
Ровенецк. „	270	1.100	1.394	2.764	315	1.256	1.546	3.117
Итого..	475	1.765	2.551	4.791	506	1.862	2.757	5.125

8. Производительность рабочих.

Наименование Рудоуправлений.	За месяц.			За один выход.		
	Забойщ.	Все подз.	Все по рудн.	Забойщ.	Все подз.	Все по рудн.
Байракское Рудоуправление.....	4.246	1.012	418	312,1	68,9	17,1
Ровенецкое „	4.627	918	452	232,0	60,1	21,4
Итого....	—	—	442	—	—	19,7

По производственной программе УГКП месячная производительность рабочего, занятого по эксплоатации, и производительность на один рабочий день: 417 п. и 17,7 пуд.

Завед. Техн.-Хозяйств. Отделом **А. Касьянов**.

12/XI—23 г.

Приложение № 7.

Размер переплат, произведенных металлопромышленностью в 1922/23 г.

№№ по порядку.	Наименование металлоизделий.	Фактическая поставка в 1922-23 году. Количество в пудах.	Фактическая поставка в 1922-23 году. На сумму по ценам Госплана с коэффициен. вздорожания.	Стоимость по ценам 1913 г.	Размер переплат.
1	Рельсы.	2.783.148	4.731.352	3.117.126	1.614.226
2	Накладки.	283.197		467.275	
3	Подкладки.	340.015	3.402.849	506.622	1.507.944
4	Болты.	144.216		386.499	
5	Костыли.	233.410		534.509	
		1.000.838 п.		1.894.905 р.	
6	Бандажи.	693.871	2.844.871	1.665.290	1.179.581
7	Трубы.	307.933	3.079.330	1.693.632	1.385.698
8	Колеса (центра)...	4.549	34.800	20.471	14.329
9	Скаты паровозные.	27.094	230.299	135.470	94.829
10	Колесные пары...	4.800	36.720	21.600	15.120
11	Оси.	21.396	124.097	68.467	55.630
12	Пролетные строения мостов.....	342.619	2.621.031	1.541.786	1.079.245
13	Стрелочные переводы.....	251.760	1.027.181	604.224	422.957
14	Быстрорежущая сталь.....	2.500	362.500	162.500	200.000
15	Телеграфная проволока	294.164	1.764.984	823.659	941.325
16	Инструмент. сталь около.....	20.000	360.000	200.000	160.000
17	Запасные части подвижного состава около.....	700.000	5.950.000	3.500.000	2.450.000
	ИТОГО...	6.454.672	26.570.014	15.449.130	11.120.884

Приложение № 8.

Сравнительные данные стоимости новых паровозов и ремонта их и вагонов приведены к нижепомещенной таблице:

НАИМЕНОВАНИЕ.	Стоимость по договорам 22—23 г.	Стоимость по ценам 1913 г.	Размер превышения.
1. Новые паровозы сер. Э.....	65.000	53.500	11.500
2. Капитальный ремонт паровозов серии Щ.....	19.575	10.000	9.575
3. Восстановительный ремонт паровозов серии Щ.....	10.125	—	—
4. Капитальный ремонт пассажирских вагонов.....	6.500	3.080	3.420
5. Возобновление товарных вагонов.....	1.100	760	340

Исходя из указанных цифр и фактического выпуска подвижного состава (см. стр. 5), находим размер переплат:

Новые паровозы.....	11.500 р. × 96 =	1.104.000 руб.
Капитальный ремонт паровозов серии Щ.....	9.575 р. × 307 =	2.939.525 руб.
Восстановит. ремонт паровозов...	0 × 72 =	0
Капитальный ремонт пассажирск. вагонов.....	3.420 р. × 254 =	868.680 руб.
Возобновление товарных вагонов.	340 р. × 636 =	216.240 руб.
	Итого.....	5.128.445 руб.

Приложение № 8а.

Таблица цен металла, установленных конвенцией.

	Цены 13 г.	Цены конв. IV—1923 г.	VI—23 г.
Чугунно-литейный.			
Урал	—	—	—
Юг	—	—	—
Центр	—	—	—
Общая цена	60	—	1.40
Чугун передельный.			
Урал	—	—	—
Юг	—	—	—
Центр	—	—	—
Общая цена	—	1.00	1.25
Мартен-болванка.			
Урал	—	1.25	1.15
Юг	—	1.25	1.25
Центр	—	1.50	1.41
Общая цена	—	—	—
Сортовое железо.			
Урал	—	1.90	2.40
Юг	—	2.—	2.50
Центр	—	2.40	3.00
Общая цена	1.40	—	—
Катаная проволока.			
Урал	—	—	3.30
Юг	—	—	3.10
Центр	—	—	4.00
Общая цена	—	2.50	—
Кровельн. железо.			
Урал	—	3.40	3.80
Юг	—	3.40	3.80
Центр	—	4.00	5.00
Общая цена	2.40	—	—
Заготовка.			
Урал	—	—	2.20
Юг	—	—	2.20
Центр	—	—	2.60
Общая цена	1.05	—	—
Тянут. проволока.			
Урал	—	—	4.50
Юг	—	—	4.50
Центр	—	—	5.50
Общая цена	2.80	—	—
Гвозди.			
Урал	—	5.00	—
Юг	—	5.00	—
Центр	—	6.00	—
Общая цена	2.20	—	—
Котельн. железо.			
Урал	—	—	—
Юг	—	3.10	—
Центр	—	4.00	—
Общая цена	—	—	—
Железо листовое.			
Урал	—	—	—
Юг	—	—	—
Центр	—	—	—
Общая цена	1.60	3.10	—

Цены конвенции (по Центр. району) и вольного рынка (на Московской бирже).

	Март 1923 г.		Август 1923 г.	
	Конвенц.	Моск. Бирж.	Конвенц.	Моск. Бирж.
Чугун литейный	1.15	1.12	1.40	3.50
Железо сортовое	1.82	1.32	3.00	3.50
„ кровел. 1 с.	4.40	4.54	6.20	6.80
Проволока катаная	2.50	2.70	4.00	5.25

Приложение № 9.

СПРАВКА

о ценах на металлоизделия, заготовляемые НКПС по централизованным и плановым децентрализованным договорам.

А. Централизованное снабжение.

1. Предметы верхнего строения пути.

№№ по порядку.	Наименование металлоизделий.	Довоенные цены.	Цены, установленные Госпланом и СТО.		Договорные цены.	Намечаемые Главметаллом новые цены.
			Дата и № постан.	Цены.		
1	Рельсы	1.12	СТО от 29/IX—22 г. прот. № 354.	1.70	1.70	2.43
2	Накладки	1.65	—	—	2.80	5.06,32
3	Подкладки	1.59	—	—	2.59	3.79,80
4	Костыли	2.29	Тоже.	3.40	4.10	6.20,15
5	Болты	2.68	—	—	4.85	6.53

Примечание 1. При прохождении вопроса об установлении цен на вышеуказанные изделия в Госплане, НКПС отношением от 18/IX—1922 г. протестовал против таковых, указывая на то, что: 1) цена на рельсы 1.70 к. за пуд определена применительно к средней стоимости заграничных рельс по заказам проф. Ю. В. Ломоносова 1921 г., к тому же с прибавлением к ней 20% на пошлину, условия этого заказа не могут служить основанием для определения цены рельс русских заводов, ибо как условия производства различны, так и оплата труда в России, значительно ниже заграничной. С своей стороны НКПС настаивал на цене рельс 1 р. 40 к. и на скрепления не свыше 2 р. 80 к. за пуд, прося одновременно установить помимо этой средней цены на скрепления, отдельно цены на накладки, подкладки, болты и костыли.

Примечание 2. Предлагаемые Главметаллом новые цены на рельсы и скрепления опротестованы в Комиссии т. Пятакова, докладом 3/X—1923 г. № 1111732 и в СТО через Госплан докладом от 24—X 1923 г., № 1112512.

6. Пролетные строения новых мостов. Постановлением Президиума Госплана от 13/I 1923 г. (протокол № 5), установлены: основная довоенная цена 4 р. 50 к. и коэффициент вздорожания 1,7, что даст 7 р. 65 к. (золотых индексных).

7. Стрелочные переводы и рельсам типа Ш-а. Стрелки типа Ш-а довоенная цена за 1 стрелку 240 р., коэффициент вздорожания 1,7, что составит 408 р. индексных (постановл. Президиума Госплана 13—I 1923 г. прот. № 5).

2. Запасные части подвижного состава.

Наименование изделий.	Цены, установленные Президиумом Госплана (прот. № 5, от 13 янв. 1923 г.). Цены 1913 г. франко ст. отправл.	Коэффициент вздорожания.	Цены в золот. индексн. р.	Примечание.
1. Бандажи: паровозные	2.50	1,7	4.25	При прохождении вопроса об установлении указанных коэффициентов вздорожания в Президиуме Госплана НКПС, опротестовал эти коэффициенты, считая их преувеличенными. Кроме, того имеется особое мнение председателя Финсекции Госплана о необоснованности коэффициента 1,7.
вагонные	2.30	1,7	3.91	
тендерные	2.30	1.7	3.91	
2. Трубы: дымогарные	5.50	1,7	9.35	
жаровые	7.00	1,7	11.90	
цельнотянут.	6.50	1,7	11.05	
3. Колеса	4.50	1,7	7.65	
4. Скаты	5.00	1,7	8.50	
5. Полускаты	4.50	1,7	7.65	
6. Оси обод.: паровоз.	4.00	1,7	6.80	
тендерн.	3.20	1,7	5.44	
вагонные	3.00	1,7	5.10	
3. Черные металлы.				
1. Быстрорежущая сталь в зависимости от содержан. Вольфрама до 18%	60—75	2,25	120—169	
2. Проволока телеграфная а) олифованная	2.60	2,00	5.20	
б) оцинкованная	3.38	2,00	6.76	

Б. Децентрализованное плановое снабжение.

1. Запасные части подвижного состава.

Постановлением Промсекции Госплана от 11/V—1923 г. (протокол № 18), утвержденным Президиумом Госплана от 15/V—1923 г. (протокол № 49) установлены: общий для запасных частей, на базе согласованных цен 1913 г., коэффициент вздорожания 1,6 и для пяти категорий номенклатуры: 1) листов, 2) пружин, 3) цилиндров, 4) дышл и 5) поршней—коэффициет 1,8.

Примечание 1. Подробное указание цен содержится в приказе Наркомпуть и ПРЕДВСНХ от 2/VIII—23 г. за № 11203 (Оф. Отд. „Вестн. Пут. Сообщения“ № 228, от 8/VIII—1923 г.).

Примечание 2. При прохождении вопроса об установлении указанных коэффициентов вздорожания в Промсекции и Президиуме Госплана НКПС остался при особом мнении, находя эти коэффициенты преувеличенными.

2. Черные металлы и изделия из них.

Наименование изделий.	Цены, установлен. Госпланом. Довоенные цены.	Коэффиц. вздорож.	Цены в золот. индекс. рубл.	ПРИМЕЧАНИЕ.
1. Сталь инструментальная углеродистая от 15,5 м/м. и выше.	12 р.	1,8	21,6	С сохранением приплат на сорта ниже 15,5 м/м., т. е. от 15 до 10 м/м.—2 р. и от 9,5 м/м. до 6,5 м/м.—5 р., с распространением на эти приплаты того же коэффициента вздорож. 1,8.
(Постановление Президиума Госплана от 19/VII—1923 г., проток. № 73).				
Трубы газовые	4.50	1,7	7,65	Постановление Президиума Госплана от 13/I—23 г. проток. № 5. Опротестование см. А, п. 2.

Цены на черные металлы и изделия, установленные Президиумом Госплана от 16 X — 1923 г., протокол № 108, для расчета по децентрализованным договорам дорог 1922—23 г.

Наименование изделий.	Предварит. довоен. цены плана госзаказов 22-23 г.	Довоенные цены, установ. Госпланом. По Югу и Уралу.	По Центру.	Коэффициен. вздорожан.
1. Чугун литейный	—.60	—.70	— .70	1,4
2. Железо сортовое	1.50	1.50	1.80	1,4
3. Железо котельное	1.80	1.60	2.08	1,4
4. Железо кровельное	2.40	2.00	2.70	1,4
5. Заготовка квадратная	1.05	1.00	1.20	1,4
6. Проволока катаная	1.60	1.60	1.93	1,4
7. Проволока тянутая	2.80	2.20	2.86	1,4
8. Гвозди	3.50	2.50	3.25	1,4

Примечание 1. При прохождении вопроса об установлении коэффициента 1,4 на указание металлоизделия в Промышленной и Статистико-Экономической Секциях Госплана, а также в Президиуме Госплана НКПС отношениями от 27/IX с. г., 15/X с. г. № 2930996, 2/X с. г. № 2939038, категорически протестовал против введения этого коэффициента ссылаясь на полную необоснованность как калькуляций Главметалла, так и метода рыночного вздорожания этих металлов. Однако, путем этих протестов удалось лишь снизить ранее предполагавшийся коэффициент вздорожания 1,5 до 1,4. В настоящее время НКПС докладом своим от 24/X с. г. за № 1112546 опротестовал указанное выше постановление Президиума Госплана в СТО.

Примечание 2. Согласно постановления Совещания НКПС с ВСНХ у члена Президиума последнего т. Юлина от 21/IX с. г. ВСНХ обязался установить для договоров в 1923—24 г. на все металлоизделия децентрализованного планового снабжения новые цены в червонных рублях в особой калькуляционной Комиссии, где должны быть пересмотрены указанные выше коэффициенты вздорожания. Работы этой Комиссии начнутся в ближайшее время по окончании подготовки к ней как НКПС, так и Главметалла.

В виду невозможности задерживать заключение дорогами договоров на 1923—24 г. предположено положить в основу этих договоров принцип предварительных цен (вышеуказанные довоенные цены и коэффициенты вздорожания, утвержденные Госпланом) с последующим перерасчетом в ту или другую сторону по выработке цен Калькуляционной Комиссией и утверждении таковых Госпланом и СТО.

При этом необходимо отметить, что Главметалл телефонограммой от 22/X с. г. № 705800/101 соглашается на указанный принцип при условии предварительного принятия НКПС предлагаемых им и до сего времени еще не утвержденных Госпланом коэффициентов вздорожания на нижеследующие металлоизделия:

1. Сталь рессорная, сортовая и пр. 1,7
2. Тросы стальные 1,8
3. Железо связное 1,7
4. Трубы чугунные 1,8
5. Части к трубам чугунным 1,8
6. Части к трубам газовым 1,8

Отказываясь от хотя бы предварительного принятия этих коэффициентов вздорожания, НКПС, принимая во внимание, что перечисленные выше металлоизделия составляют лишь 9,4% от общего количества металлов всего плана Госзаказов, предполагает плановый заказ на эти изделия провести в жизнь во вторую очередь, после установления цен Госпланом и утверждении таковых СТО.

Приложение № 10.

„Заказы НКПС на металлы и их выполнение" С. Вейцман „Эк. Ж." от 1 ноября 1923 г. в 1922—23 г.г.

НАЗВАНИЕ ИЗДЕЛИЙ.	В ТЫСЯЧАХ ПУДОВ.											
	Годовые задания.	Исполн. на 1-е мая.	Июнь.		Июль.		Август.		Сентяб.		Всего выполнено за год.	% от задания.
			Задан. СТО.	% выполн.	Задан. СТО.	% выполн.	Задан. СТО.	% выполн.	Задан. СТО.	% выполн.		
Быстрореж. сталь	4	05	—	—	—	—	—	—	—	—	2.5	81
Бандажи	878	93	120	106	140	80	155	65	170	88	670	84
Трубы	455	41	42.5	105	52.5	120	67.5	93	83.5	110	335	74
Проволока	374	5	66	100	62	130	71	113	73	105	324	87
Рельсы	3555	569	—	56	—	113	—	70	—	135	2815	80
Скрепления	1377	155	—	65	—	85	—	115	—	95	1077	79
Части подв. сост.	83	8	—	90	—	50	—	60	—	60	62	75
Паровозы тов. шт.	148	85	125	125	—	63	—	35	—	113	142	96
Капитальн. рем.	585	245	—	150	—	85	—	105	—	110	439	75

	В тысячах пудов.		
	Потребность транспорта по плану.	Сокращен. потребность.	Действительный заказ на 1923-1924 г.г
Рельсы	10.000	4.500	2.189
Скрепления	3.823	2.152	1.569
Стрелки	780	425	328
Мосты	1.210	700	491
Бандажи	878	878	640
Трубы	888	455	426
Колесный материал	42	77	50
Проволока	294	215	200
Сталь	1,46	3,00	2,65

Приложение № 11.

ВЕДОМОСТЬ

загруженности по производственной программе в 1922—23 году трестов и заводов против довоенного времени, объем заказов НКПС в 1922—23 году.

№№ по порядку.	Наименование трестов.	Стоимость выпуска изделий в 1913 г. по довоен. ценам.		Стоимость выпуска изделий в 1922-23 г. в довоен. руб. по довоен. ценам.	% выполнения прогр. в 22—23 г.
		По всем заводам	По заводам, работавшим в 1922-23 г.		
1	Гомзы	67.650.000	64.150.000	16.967.000	78
2	Югосталь	240.000.000	140.000.000	20.819.000	120
3	Уралмет	85.000.000	56.000.000	22.634.000	114
4	Московск. Маш. тр.	17.900.000	15.900.000	5.826.000	115
5	Петроград. „ „	39.276.000	37.000.000	4.260.000	58
6	Южный „ „	39.500.000	37.000.000	11.235.000	94
7	Подольские заводы	—	—	1.844.000	58
8	Нижегородская Этна	—	—	1.344.000	63
9	Саратовская Этна	2.260.000	2.260.000	899.000	52
10	Царьюмо	15.000.000	15.000.000	3.040.000	100
11	Нижегородские зав.	14.253.000	14.253.000	2.005.000	150
12	Завод Фельзер	1.471.000	1.471.000	631.000	127
13	Завод Стоколь	762.000	762.000	202.000	73
14	Сухотрест	16.400.000	16.400.000	3.171.000	67
15	Тремасс	9.500.000	8.313.000	1.979.000	159
16	Электросталь	—	—	360.000	—
	ВСЕГО...	548.972.000	408.509.000	97.215.000	—

Начальник Фин.-Экономического Упра

За Заведующего Коммер.

В 1922—23 г. % загрузки трестов от 1913 г.		Централизован. заказы НКПС в 1922 23 г.	Децентрализов. заказы НКПС в 1922—23 г.	Общий заказ НКПС в 1922—23 г.	% загруженности трестов и заводов в 1922—1923 г.	Примечание.
По всем заводам.	По работ., в 1922—23 г.	В довоен. ценах без коэф. вздорож.				
31,0	33,0	9.302.347	2.559.932	11.862.279	70	При подсчете % загрузки трестов, сумма заработка Приокского Округа
8,8	15,0	2.976.060	1.537.822	4,513,882	22	на 12.460.000 руб. заключена в виду потребления продукции внутри треста.
26,6	40,0	3.762.500	1.828.802	5 591.302	24	
32,5	36,5	687.370	422.988	1.110.358	19	
10,5	11,5	1.368.224	1.615.215	2,983.439	70	
39,5	30	4.266.380	570.390	4.836.770	43	
—	—	1.086.563	39.795	1.126,358	61	
—	—	77.200	30.500	107.700	78	
40,0	40,0	486.858	154.181	641.039	72	
20,3	20,3	511.530	77.270	588.800	19	
14,0	14,0	283.875	—	283.875	12	
43,0	43,0	251.800	—	251.800	40	
27,0	27,0	41.000	—	41.000	20	
19,3	19,3	456.160	978.277	1.434.437	45	
21,0	23,8	512.765	160.413	673.178	34	
—	—	240.000	55.650	295.650	82	
18	24	26.310.632	10.031.235	36.341.867	38	

вления Главметалла В. С. Н. Х. (*подпись*).

ческим отделом (*подпись*).

Металлопромышленность С. С. С. Р. в 1922—1923 операционном году.

Доклад Главного Управления Госуд. металлической промышленности на VI-м Всероссийском съезде металлистов в 1923 году, прочитан членом Правления С. Е. Вейцманом.

ТЕЗИСЫ

Главного Управления Государственной металлической промышленности к докладу о положении и перспективах металлургической промышленности на VI Всероссийском съезде Союза металлистов.

1) Настоящий доклад является в то же время и полугодовым отчетом о ходе работ металлической промышленности.

2) 22/23 год является началом подъема в металлической индустрии, поэтому важно проследить шаг за шагом ход развития этой индустрии.

3) Оживление в металлической промышленности началось еще в 21/22 году, что и дало основание ГУМП'у усилить производственную программу 22/23 года.

4) Со стороны топлива и сырья можно считать программу обеспеченной, если не будет неожиданных перебоев со стороны транспорта и изменений снабжения топливом в плане, утвержденном СТО.

5) Выполнение производственной программы за первое полугодие идет нормально: по чугуну сделано 51% задания, по мартенованию 42,2%, а по прокату 40,6% от годовой.

6) Отставание от производственной программы происходило на Юге, благодаря проведению в этом полугодии концентрации. В виду того, что эта работа уже окончена, есть все основания предполагать, что Югосталь в последнем квартале наверстает невыполненное в первую часть года.

7) Выявившиеся угольные перспективы шахт Югостали дают основание предполагать, что в смысле выплавки чугуна Юг сможет опередить свою производственную программу и увеличить свою выплавку.

8) Медноплавильная программа, предполагавшаяся на Калатинском в 100%, а Нижне-Кыштымском в 60% довоенной оказалась невозможной для треста, тем более, что эти заводы нуждаются в пополнении оборудованием, почему % выполнения в первом полугодии невысок.

9) По обработке меди до 1 марта выполнено 75% задания на этот период.

10) Задание по тяжелой индустрии в текущем году было в 2 раза больше фактически выполненой в прошлом году.

11) В первое полугодие выполнена не половина задания, а 32,5%. Это объясняется тем, что оформление заказов с НКПС произошло лишь 28 декабря, почему первый квартал почти пропал для этой промышленности.

12) За второй квартал заводы успели войти в колею работы и это дает право надеяться, что за весь год заводы тяжелой индустрии сумеют выполнить все свое задание полностью.

13) Производительность в рублях на одного рабочего в тяжелой индустрии составляет 50% довоенной (1075 против 2022) и на 40% больше, чем в 21/22 г.

14) В мелкой индустрии замечается то же явление, что и в крупной.

Первые два квартала идут с недовыработкой против программы, благодаря позднему оформлению заказов. Производительность в рублях на 1 рабочего почти доходит к довоенной (100 р. в месяц против 112) и на 60% выше прошлого года (60).

15) Программа сельскохозяйственного машиностроения сконцентрирована с 756 заводов на 31 плановой завод с нагрузкой почти в 60% довоенной, т.-е. в 19,5 милл. рублей.

16) Несмотря на острую нужду в с.-х. орудиях страны, заводы не могут развить свою производительность за отсутствием покупательной способности рынка по следующим причинам:

1) Цены на машины абсолютно стоящие ниже других металлоизделий, по сравнению с хлебом, являются все же очень высокими.

2) Крестьянство привыкло получать машину в кредит на 2—3 года и не в состоянии закупать их на наличные, а оборотных средств для кредитования крестьянства у заводов и трестов нет.

3) Небольшие средства, отпущенные Государством на кредитование с.-х. машиностроением передаются не производителю и не потребителю, а промежуточному органу Госсельскладу, что отдаляет производителя от потребителя и удорожает и без того дорогие для крестьянства машины на 20—25%.

17) Пути дальнейшего развития металлургии диктуются не действительной мощью предприятий, а зависят от внешних условий, основными из которых являются: рынок, сырье и топливо и наличие оборотных средств.

18) С первого момента развития металлической промышленности и возраставшего в связи с этим потребления металла в стране % % удовлетворения потребности русскими металлами возрастает, и в 13-м году доходит до 90%.

19) С началом коммерческих взаимоотношений с Европой, после гражданской войны, % ввоза из-за границы сильно поднялся и дошел до 22%.

20) Наибольшим потребителем металла является железнодорожное хозяйство, потребляющее в 22/23 г. 15 милл. и по самым скудным подсчетам обязано поднять свою потребность к 27-му году до 30 милл. пудов.

21) Кроме НКПС потребителем металла является военное ведомство, потребляющее в 22/23 г. 6 милл., каковая потребность к 27-му году поднимается до 10 милл. Вся остальная промышленность требует в 23-м году 6 и 8 милл., какова потребность в 27-м г. вырастает до 18½ милл. И, наконец, потребность коммунхозов деревенского и городского населения, составляющее 8½ милл. в 23-м году, предположительно подрастет в 27-м до 25½ милл.

22) Доминирующую роль потребления металла, которую играл промышленный спрос и город (53%), они уступают деревне, которая в 27-м году должна потреблять 27% металла против 14% в 13-м году, промышленность и коммхозы 24%, против 53% в 13-м году.

23) Такие перспективы ставят металлопромышленность в зависимость от инертного потребителя,—крестьянства, что мешает создавать перспективы со строго очерченными контурами.

24) Подобное состояние рынка и перипетий его развития, заставляет предполагать скромное увеличение производительности металлургии на ближайшие 5 лет и пойти с увеличением производства чугуна от 17½ милл. или 6,8% от производительности 13-го года до 63 милл. и 24% от производительности 18-го года. Приблизительно в той же мере приходится осторожно подыматься и с переделом и прокатом.

25) Наибольшее повышение производительности падает на Юг и в 27-м году взаимоотношения между ролями районов и металлоснабжением Республики начинает подходить к довоенной норме,—а именно: Юг даст 63%, Урал—32% и центр 5%, против пропорции 13-го года 64%—22% и 4%.

26) Увеличение производительности, связанное с концентрацией работы на меньшем количестве заводов даст возможность довести к 27-му году, производительность металла на 1-го рабочего по Югу до 1.000 пуд. в год, против 300 п. в

22 г., итого составить 60% довоен. (1800 п. на рабочего в год) и количество рабочих и служащих должно вырастать пропорционально возрастанию производства, и на Юге с 19450 вырастет в 27350, на Урале с 44400 вырастет в 50400, а в центре с 243000 вырастет в 28600.

27) Перспективный план металлургии, благодаря неясности перспектив потребления создан с дефицитом производств против потребления. И, если в ближайшие 2—3 года, благодаря имеющимся запасам в стране, металлический голод будет не особенно ощутителен, то к 25-му году мы можем войти в полосу жесточайшего кризиса металла.

28) Металлический дефицит возможно будет покрыть усилением производительности заводов, тем более, что угольные и нефтяные перспективы этому не противоречат: вопрос будет исключительно лежать в плоскости финансов.

29) Самая скромная производственная программа диктует необходимость иметь в предприятии количество оборотных средств, равное себестоимости годичной продукции этих предприятий, в предположении, что скорость оборота равна 1-му году.

30) Если благодаря увеличению производительности можно будет уменьшением % вздорожания металла с 70% в 23 г. до 30% в 27 году, довести предприятия в 27 и 28 г.г. к безубыточности, то увеличение производительности потребует усиления оборотных средств металлургии с доведением их с 45 милл. до 141 милл. в 27 г., что потребует от Правительства за 5-летний период около 120 милл. руб.

31) Пополнение оборотных средств должно итти в таком порядке, чтобы не вызвать необходимости уменьшения производства или широкого кредитования металлической промышленности в банках, так как оба эти момента могут быстро поглотить небольшие оборотные капиталы предприятий. (Уменьшение пополнения оборотных средств в 23 году до 20 милл. рублей создает такое положение, при котором мы к концу 24-го года входим с оборотным капиталом не свыше 15 милл., что заставит программу 25-го г. сократить до 40%, а в 26 г. войти с отрицательным оборотным капиталом, т.-е. с такой задолженностью, которая сделает невозможным производство).

32) Кроме пополнения оборотного капитала, металлургия потребует от Государства 17,2 милл. на покрытие убытка, 77,55 милл. на расходы по восстановительному ремонту действующей части металлургии, 40,87 милл. на обновление действующей части оборудования.

33) Кроме этих полезных и необходимых расходов, которые ведут к усилению техническому и экономическому действующих предприятий, предвидится совершенно не опра-

дывающий себя расход 45,47 милл. руб. по содержанию и сохранению бездействующих предприятий.

34) Металлическая промышленность за последние 5 лет уменьшила свой оборотный капитал больше, чем на 500 милл. Это получилось благодаря плановому хозяйству, когда нужда гражданской и внешней войны, и связанного с ними транспорта, выкачивала из тяжелой индустрии все средства, почти не давая ничего взамен. Тяжелая индустрия кредитовала Государство и это дает ей право в тяжелую годину требовать от Государства возврата оборотного капитала, в свое время изъятого из металлической промышленности.

35) Проведение намеченной 5-тилетней программы даже при условии правильного ее финансирования требует от органов руководящих металлопромышленностью:

1) строжайшее проведение линии концентрации;
2) правильное и аккуратное ведение отчетности как на заводах, так и в трестах и, наконец;
3) жесткое наблюдение за деятельностью и руководство торговою деятельностью синдикатов металлопромышленности в целях предупреждения самосъедания синдикатов в пылу борьбы за рынок.

До восстановления баланса оборотных средств металлургических предприятий это последнее особенно важно.

36) Из сравнения потребности металла в переводе на чугун разных групп потребителей видно, что в противовес довоенному вольный рынок в сбыте металлоизделий играет небольшую роль по сравнению с так называемыми казенными заказами.

37) Из всего предположенного в 22/23 г. к выпуску продукции на долю Госзаказчиков выпадает около 80, для вольного рынка остается лишь на сумму 25.059.000, что гарантирует сбыт.

38) Стоимость полугодовой продукции основных трестов металлопромышленности составляет около 40 милл. рублей по договорам и конв. ценам, что в действительной себестоимости выражается в сумме около 60 милл. рублей.

39) Всего эти тресты за это полугодие получили 43,7 мил. рублей, а по плановым заказам 14,5 милл., т.-е., почти столько, сколько стоят эти заказы, откуда ясно, что хотя металлопромышленность в первое полугодие не выполнила 50% заказов, но она выполнила столько, за сколько получила денег.

40) Предположенное потребление металлов равно 25 миллион., что почти совпадает с производственной программой, что опять-таки гарантирует сбыт.

41) Одно с.-х. машиностроение стоит перед опасностью отсутствия сбыта, что подрезает начавшуюся правильную работу заводов.

42) С одной стороны бедная безынвентарная Россия, с другой,—заводы с заваленными складами изделиями. Эта жестокая ненормальность есть следствие промежуточного организма—НКЗ, ставшего между заводами и потребителями и чуждого к тому и другому.

43) Выравнивание металлического индекса на вольном рынке по отношению к довоенным ценам идет гораздо медленее, чем другие индексы. Основной причиной этого является то, что во время планового распределения и с началом товаро-обменных операций, предшествовавших НЭП'у голодная металлопромышленность отпустила большое количество металла разным кооперативным организациям в обмен на продукты питания и эти же металлы били и бьют ценою металлическую промышленность на вольном рынке.

44) Организованная в феврале 1923 г. конвенция синдикатов начала борьбу с этой вакханалией цен, что послужило началом оздоровления рынка и индекс с февраля месяца начинает подыматься и на 1-е апреля доходит с 0,79 до 1,06 (майский).

45) Этот выравненный индекс еще далек от восстановительного, который колеблется между 1,5 и 2,0 и дальнейшая политика конвенции должна свестись к тому, чтобы не только от государственных потребителей получать индекс 1,7, но довести до этого индекса вольный рынок.

46) Если предположить, что вся производственная программа будет реализована по индексу 1,7, то стоимость продукции металлургии составит 92,36 миллионов золотых руб., а приход от реализации 84,76 милл. зол. руб., что даст убыток по производству 7,60 милл. зол. рублей.

47) Если исходить из положения одногодового оборота металлопромышленности, считая что наличные оборотные средства металлургии равны 45 милл. руб., то для оборотного капитала 92,36 милл. руб. не хватает 47,36 милл. р., а считая необходимые расходы по возобновлению оборудования, консервации и т. д. мы получим общую потребность металлургии равную 88,19 милл. руб.

48) Сумма в 40½ м. р., данная металлургической промышленности, согласно постановления СНК, удовлетворить не может, благодаря чему ей придется съесть свои и без того тощие капиталы и войти в будущий год еще с большим критическим финансово-экономическим состоянием, чем в этом.

49) Общая сумма заработной платы составляет в настоящее время приблизительно тот же процент общей стоимости выпуска, как и в довоенное время (от 20% до 26%).

Следовательно, увеличение себестоимости изделий в общем и целом вызвано не по статье расхода на оплату труда.

50) Чтобы дальнейшее увеличение заработной платы не повлекло за собой увеличения себестоимости изделий, необходимо увеличить производительность труда до нормальной и довести до нормы отношение между производственными и непроизводственными рабочими, работающими на заводах. На 100 производственных в довоенное время считалось 60 вспомогательных и 20 служащих, и в настоящее время 100 вспомогательных и 40 служащих.

51) Такое оздоровление состава и связанный с этим интенсивный рост заработной платы возможен лишь при условии нормальной загрузки предприятий планомерной работой и подъеме квалификации производственных рабочих.

52) Работа ГУГМП'а сводилась за последний год, главным образом, к выявлению фин.-экономического состояния металлопромышленности, оздоровлению ее в этой области.

53) На-ряду с общим регулированием промышленности пришлось обеспечить промышленность финансовыми средствами и плановыми заказами.

54) Следующим этапом работы должны быть восстановление рынка сбыта для металлопромышленности как в РСФСР, так и вне его. Эту задачу должна выполнить конвенция синдикатов.

55) Главметаллу же необходимо продолжать и углубить свою работу, начатую в этом году, увеличенную вопросом рынка, увеличения сбыта и т. п. фин.-экономических заданий.

56) Такое положение вызывает необходимость организационной постановки вопроса о превращении ГУГМП'а в трест трестов.

57) Принимая во внимание тесную связь металлопромышленности с топливом и рудой, конечной формой к которой должен стремиться ГУГМП, это формы консерна металла с рудой и топливом.

12/VI 23.

ДОКЛАД ЦЖТ КРАСОВСКОГО

в Президиуме ГОСПЛАНА 17 ноября 1923 года при обсуждении вопроса о паровозостроении.

Анализом состояния и перспектив основных видов промышленности, начиная с сельскохозяйственной, определены ожидаемые размеры грузооборота, по которому, приняв за основание довоенные коэффициенты использования подвижного состава, но с учетом усиления парка мощными паровозами, определены нижеследующие пробеги паровозов:

на 1923—1924 г.г.	230.554.000	верст.
„ 1924—1925 „	239.059.000	„
„ 1925—2926 „	254.145.000	„
„ 1925—1927 „	265.598.000	„
„ 1927—1928 „	312.713.000	„
„ 1934—1935 „	420.000.000	„

По этим пробегам подсчитана потребность в здоровых паровозах, с принятием к учету образования в каждый год запаса сверх удовлетворения пробега в размере 10% на неравномерность движения.

При этом получились следующие цифры потребности в здоровых паровозах:

на 1923—1924 г.г.	7516
„ 1924—1925 „	7568
„ 1925—1926 „	7865
„ 1926—1927 „	8087
„ 1927—1928 „	9364
„ 1934—1935 „	12300

Принимая во внимание, что в течение зимы, при сильных морозах и мятелях, происходит выбытие из строя здоровых паровозов, к числу определенных выше здоровых паровозов добавляется тяговой запас в размере около 8% от числа потребности в здоровых паровозах, а именно:

	Тяговой запас.	Полное расчетное количество здоровых паровозов.
1923—1924 г.г.	600	8116
1924—1925 „	600	8168
1925—1926 „	630	8505
1926—1927 „	650	8737
1927—1928 „	670	10034
1934—1935 „	900	13200

Считая % больных паровозов от полного расчетного количества здоровых паровозов в 30% для 1923—1924 г.г. и снижая его к 1927—1928 г.г. до 20%, а к 34—35 г.—до 20%, что соответствует % больных паровозов, отнесенному к расчетному наличию, т.-е. здоровому + больному парку в 24,21 и 16%, т.-е. доведением % больных к довоенному лишь к 1934—1935 г., мы получаем следующие цифры потребного парка:

на 1923—1924 г.г.	10560
„ 1924—1925 „	10400
„ 1925—1926 „	10730
„ 1926—1927 „	10930
„ 1927—1928 „	12480
„ 1934—1935 „	15660

Средний возраст на 1-ое января 1923 г. наших паровозов—около 19 лет, распределяясь:

для пассажирских	17 лет
„ товарных	20 „

при чем:

паровозов старше 40 лет.	979
„ от 30 до 40 „	775
„ „ 20 „ 30 „	6558
„ „ 10 „ 20 „	7053
„ „ 00 „ 10 „	4710
	19584

По соображениям устарелости и неудобности типа, могут быть исключены следующие серии паровозов:

пассажирск.	сер. П	102 пар.,	возраст	— 23 г.
„	„ Д	111 „	„	— 40 л.
„	„ Я	149 „	„	— 24 г.
„	„ В	33 „	„	— 25 л.
товарных	„ Т	723 „	„	— 43 г.
„	„ Ч	1178 „	„	— 34 г.
„	„ Ф	42 „	„	— 46 л.
„	„ Ь	329 „	„	— 28 л.
		2662		

Представители Госплана считают, с чем НКПС не согласен, устаревшей серией паровозы сер. Од, которых на сети имеется 2032—среднего возраста 27 лет. Если мы и их прибавим к исключенным паровозам, то получим общее число паровозов, подлежащих исключению, в 2662 + 2032 = 4694 паровоза.

Вычитая из существующего наличия, принимаемого в 19.600 паровозов, паровозы, подлежащие исключению, получаем следующие округленные числа существующего инвентарного парка, которые могут быть приняты, как цифры количества паровозов, могущих продолжать свою службу еще в течение не менее, чем 15—20 лет:

по варианту НКПС . . . . 16.900 паров.
по второму варианту . . . 14.900 „

Если при принятии к учету запаса эксплоатационного в 10% и тягового в 8% мы 15.660 паровозами можем обслужить пробег в 420 миллионов паровозо-верст, то

16.900 паровозами мы обслужим $\frac{16.900}{15.660} . 420 = 452$ милл. п.-в.,

а 14.900 „ „ „ $\frac{14.900}{15.650} . 420 = 400$ „ „

После исключения старых паровозов, средний возраст остающихся паровозов будет 16 лет для пассажирских и 14 лет для товарных, т.-е. останется исключительно молодой паровозный парк.

Так как нельзя считать, что в течение 5-ти лет пробег паровозов увеличится в два раза, т.-е. при ежегодном приросте в 40—50 миллионов паровозо-верст, то какие бы законы роста грузооборота и измерители потребности в паровозах не принимали, НКПС-у в течение 5 лет новых паровозов не нужно.

Наш рабочий парк, в противоположность мнению Главметалла, не стар, а молод, но так как прекратить паровозостроение полностью нельзя, то надо паровозы строить только тех типов, которые может с выгодой использовать НКПС. Такими паровозами являются мощные пассажирские паровозы, стоящие в программе завода „Красный Путиловец“, а именно: 12 паровозов Пасифик и 5 пробных паровозов нового типа 2-4-0. Паровозы же товарные, стоящие в программе других заводов, представляют для НКПС мертвый капитал, который, не давая никаких выгод, потребует лишь расходов на консервацию построенных за счет этого капитала паровозов. В интересах Главметалла вести постройку пробных паровозов нового типа таким темпом, чтобы в этом бюджетном году их можно было построить для возможности заказа на будущий год того количества, которое нужно для сохранения ячейки отечественного паровозостроения. Таковую продукцию в 50—75 паровозов этого типа мы бы могли с серьезными эксплоатационными выгодами использовать; это не необходимо, но технически целесообразно.

17 ноября 1923 г. **Красовский.**

Распределение паровозов по сериям, с указанием

ПАССАЖИРСКИЕ ПАРОВОЗЫ.									
Тип.	Серия.	На 1 января 1923 г. Число. Обыкн.	Здоров.	Больных.	Средний возраст.	На 1 сентября 1923 г. Число. Здоров.	Больных.	Нахождение в зап.
2—2—0	П	102	8	67+27	23	9	91+2	1
1—2—0	Д	111	29	45+37	40	19	47+25	2
1—3—0	Я	149	36	113	24	36	113	4
1—3—0	И	997	369	626+2	17	353	644	77
2—3—0	А	482	139	343	24	162	319+1	39
2—3—0	Ж	148	45	102+1	16	43	105	13
2—3—0	З	42	7	35	20	14	26+1	—
2—3—0	В	33	—	20+13	25	2	19	—
2—3—0	Е	239	67	172	14	94	145	8
2—3—0	Г	41	21	19+1	22	19	21	5
2—3—0	К	181	78	103	13	94	87	11
2—3—0	У	63	20	43	14	19	41	3
1—3—1	С	664	280	384	9	314	350	26
2—3—1	Л	18	12	6	6	10	8	3
1—4—0	Н	19	9	10	14	11	8	—
1—2—2	І	110	49	61	16	43	67	28
Танк.	Ъ	57	15	41+1	22	16	40	1
ВСЕГО..	—	3456	1184	2190+82	17	1258	2131+29	221
Средний возраст					16		18	

Примечание. 1) В настоящую ведомость не вошли паровозы ской ж. д. в числе 736 паровозов.

2) В графе „больные паровозы" после знака плюс

С. П.

Приложение № 14.

среднего возраста, исчисленного на 1 января 1923 г.

ТОВАРНЫЕ ПАРОВОЗЫ.									
Тип.	Серия	На 1 января 1923 г. Число. Обыкн.	Здоров.	Больных.	Средний возраст.	На 1 сентября 1923 г. Число. Здоров.	Больных.	Нахождение в зап.
0—3—0	Т	723	234	342+147	43	200	290+155	24
0—4—0	Ч	1173	466	583+124	34	407	463+185	62
0—4—0	О	7641	3331	4279+31	22	3354	4175+25	961
0—4—0	Ы	355	149	204+2	8	164	189+1	78
0—4—0	—	56	24	32	10	40	41	4
1—4—0	Р	465	233	232	19	238	227	110
1—4—0	Х	127	41	73+13	20	32	82+4	9
1—4—0	И	103	52	51	26	68	35	14
1—4—0	Ш	57	23	34	22	24	33	15
1—4—0	Щ	1868	734	1133+1	12	766	1102	285
0—5—0	Э	2057	1318	737+2	5	1531	711+1	784
1—5—0	Е	606	213	393	7	243	361+2	147
1—5—0	Ф	15	—	15	11	2	13	—
0—3—3—0	Ф	42	23	19	46	21	21	—
0—3—3—0	Ѳ	419	198	221	16	211	208	112
Танк.	Ъ	329	137	178+14	28	126	189+8	12
ВСЕГО....	—	16036	7176	8526+334	20	7427	8140+381	2617
Средний возраст					18		21	

Дальневосточного ОПС, Приморской дороги и Финляндского участка Октябрь-

указаны паровозы, ожидающие исключения из инвентаря

Приложение № 15.

СТЕНОГРАММА

речи т. ДЗЕРЖИНСКОГО на заседании Президиума Госплана 17/XI—23 г. по вопросу о паровозостроении.

Кржижановский. Доклады окончены, теперь прения. Первое слово принадлежит тов. Дзержинскому.

Дзержинский: Мне кажется, подход тов. Базарова к определению плановых перспектив, неправильный. Точно также нельзя базироваться на тех перспективных планах, о которых мы здесь слышали, составленных на десятки лет. Прав тов. Смирнов, что планы нужно составлять в большей перспективе, а не тогда, когда данные за несколько месяцев могут все перевернуться вверх дном. Мы, ведь, знаем, что основной вопрос, который должен быть разрешен и от разрешения которого зависит все дальнейшее развитие, на что указал тов. Базаров, это вопрос «ножниц»—вопрос правильных взаимоотношений между городом и деревней. Перспективного плана борьбы с этими ножницами и ее достижений у нас нет еще, мы констатируем только факт, что нужна перспектива и смычка, которой у нас нет, а раз этого нет, то нельзя базироваться на длинных и больших планах хозяйственного развития всех отраслей народной жизни. С другой стороны всякое жизненное дело, всякое живое дело в самом себе имеет и наживает ту пружину и силу, которая развертывает ее в соответствующую программу. Чтобы построить для транспорта план, необходимо изучить и выявить ту пружину, которая сейчас имеется в самом транспорте и в стране, и которая осуществит план. Дело государственного планирования и ума заключается в том, чтобы эту пружину, которая получается в результате сложных взаимоотношений—учесть и составить соответствующий план. Два месяца тому назад мы составили план по сельскохозяйственному машиностроению на 26 милл. рублей продукции в 23/24 г., что же осталось от этого плана. Оказывается кризис сбыта и весь план падает. Оказывается тоже, что мы стоим уже перед кризисом сбыта и в отношении угля.

Следовательно, вопрос совершенно правильно ставит Базаров, когда он говорит относительно того, что важна и соц.-

экономич. сторона плана. Но если говорить относительно соц.-эконом. стороны плана, то, что это значит—это значит, что рабочий класс должен производить только те расходы, которые ему нужны для развития своего государства и смычки, которые усилят силу пружины, развертывающей ход развития нашей истории. Базаров смотрит пессимистически на возможность опереться на свои собственные силы, но я должен сказать, наоборот, что мы не должны ориентироваться в своем собственном плане на заграничный капитал. Это момент приходящий, это момент, который получится сам в результате нашего развития, развертывания нашей пружины, а не исходный момент для нас и совершенно правильно Главметалл стоит на этой точке зрения при рассмотрении своего перспективн. плана и прав был Трансплан, что так, именно, ставил этот вопрос. Мы слышали в Госплане же несколько лет тому, что для того, чтобы восстановить транспорт, нужно 5 миллиардов руб. и мы слышашали здесь от Базарова, какие колоссальн. нужны средства—миллиарды, чтобы восстановить наш транспорт. Это абсолютно неверно, т. Базаров. Вы живете прошлым, Вы живете нормами и измерителями старыми, которые жизнь в нашем социалистическом государстве опровергла. Что мы слышали от т. Кржижановского и от т. Преображенского, что торговый капитал приобрел 600 милл. за истекший год. Зачем же говорить тогда относительно заграничного капитала, раз у нас имеется капитал внутри страны. Раз развивается сельское хозяйство и если наша промышленность будет действительно в руках рабочего класса, а не в руках непманов, т.-е. тех, которые государств. капитализм желают превратить в частный капитализм. Тогда мы найдем в самих себе, найдем в мускулах рабочих средства. Если сравнить, сколько теперь рабочий зарабатывает и каково положение крестьянина теперь по сравнению с прошлым, то возникает вопрос у Базарова о долготерпении русского народа, почему это он все переносит. Да он переносит это для того, чтобы создать свое собственное советское государство. Значит есть сила и источник, откуда мы можем эти капиталы добывать. Но если мы средства эти, которые есть в стране, не обратим, куда нужно, и если не будем исходить из правильной точки зрения, то тогда, конечно, это все будет напрасно. Нельзя исходить в вопросе паровозостроения не из соображений развития страны и ее производительных сил, а исключительно с точки зрения интересов заводов. Эти два вопроса надо отделить друг от друга. Конечно, заводы не есть нечто такое, чем можно пренебречь. И если мы теперь—деревянная, лапотная Россия, то мы должны стать металлической Россией. Металлургия все наше будущее. Следовательно, так и нужно подходить к этому

вопросу. Нужно вопросы металлургии поставить отдельно во всем их объеме. Страна должна найти средства и она найдет их, для того, чтобы металлургию соорганизовать так, чтобы она производила то, что нужно стране. Если государство должно металло-промышленность поддерживать, почему бы Вам, получивши 50 милл., не делать сельхоз. машин, почему не делать тракторов, почему не делать вам пушек; если у нас тут будут иметься пушки и аэропланы, то влияние наше распространится на Берлин, на Лондон, в Нью-Йорк. А паровозы будут у стенки ржаветь ряд лет. Во всяком случае эти два вопроса нужно отделять. Вопрос металлургии—больной вопрос, разве можно распылить рабочую силу, это накопление большой работы, большой выучки, большого опыта. Зачем же Вы упираетесь, непременно, в паровозы. Мы слышали здесь относительно электрификации, относительно новых приемов. Зачем же нам так отстаивать старые средства производства. Тут необходима живая творческая мысль в деле руководства металлургией. Тут необходимо сознание того, насколько важна наша металлическая промышленность для всей жизни страны.

Когда здесь говорят относительно плана и говорят, что мы берем слишком большое по длительности время—12 лет, то я должен в этот расчет внести маленький корректив. Вы забываете, что Польши у нас нет сейчас, а ведь эти 572 милл. паровозо-верст, ведь это вместе с Польшей, вместе с Эстонией, вместе с Латвией, где сеть движения чрезвычайно густая, поэтому, когда вы говорите, что мы через 12 лет доходим до движения 13 г., то это обозначает, что мы фактически увеличим его на 15—20%. Мне могут возразить, что 65.000 верст ж.-д. пути было тогда и теперь имеется те же 65.000 вер., но это пустяки: разве т. Базаров, вы можете Мурманскую дорогу сравнивать с Венской дорогой. Когда нам преподносят средние цифры, то всегда приходят к неверным выводам.

Но, когда мы подходим к планированию транспорта, ясно, что транспортный план должен быть составлен так, чтобы удовлетворить тем требованиям, о которых говорил Гартван, когда он говорил о том, что транспорт должен итти всегда несколько впереди тех остальных отраслей хозяйства. Гартван сказал комплимент нашим дорогам, что они действительно идут впереди и действительно мы имеем запасы на дорогах, каких не было до сих пор. Наш топливный запас южных дорог был в прошлом году на 1—5 дней, теперь мы имеем его на 3 месяца, на других дорогах дров на 6, а иногда на 8 месяцев.

(Базаров (с места) и имеем кризис топлива).

Вопрос не в кризисе топлива, а в кризисе цен на топливо. Во что бы то ни стало нужно снижать цены, чтобы

не было таких явлений, когда на складах происходит самовозгорание топлива из-за недостатка сбыта. Затем нужно требовать от транспорта, чтобы он стоил нашему государству минимальное количество средств. Тов. Базаров говорит относительно того, что мы бездефицитны, может быть будем при нагрузке 13 г. В 13 г. общий эксплоатационный доход был 1.175 милл., при чем расход был 695 милл. Таким образ., чистый эксплоатационный доход был 480 милл. руб. Нас в этом году свели к бездефицитному, т.-е., без дотации существованию нашей ж.-д. эксплоатации, а потом Г. М. приходит и на графиках доказывает, что нужно понизить наши тарифы, и т.т. Чернов и Вейцман, я сейчас оглашу, в каких цифрах требуют от нас заказов, а Госплан требует, чтобы для нас подняли цены на нефть, а на хлеб, который сейчас дешев, и на котором наживают, черт знает, какие деньги, конечно, не мужики, на этот хлеб требуют понижения тарифа. Как нам при таком положении свести концы с концами.

Нам говорят, что мы имеем вместо 1700 (1913 г.) (см. прил. № 7) мощных паровозов 5.800. Но мы их не можем полностью использовать. Потому, что наши мосты слишком слабы. Нам необходимы не паровозы, а фермы для мостов. Должна быть известная пропорция, диктуемая техникой между отдельными частями нашей сметы. Этой пропорции нет. Я сейчас оглашу какова эта «пропорция», по требованиям к нам Главметалла. Наша смета, которую мы составили на 23/24 г. и которая будет, конечно, урезываться, следующая: на жел. дор. эксплоатацию и на восстановительные работы мы требуем 611 мил., вместе с добавочными требованиями Главметалла составили 650 мил., т.-е. на 39 мил. больше нашей сметы. Смета наша составлена таким образом (см. таблицу № 1 в приложении). Если мы сравним эти цифры с цифрами 1913 года, то мы увидим, что по отчету выполнения сметы всех дорог металла было потреблено в 1913 году на 66 мил. черв. руб. или 52 мил. тов. руб., т.-е. мы даем по нашим предположениям на 2 мил. больше, чем абсолютная цифра издержек в 1913 году, а Главметалл требует 83 мил. Если мы обратимся к новым паровозам, то в 1913 году было израсходовано 30,2 мил., а Главметалл требует 44 милл. Диспропорция колоссальнейшая. Главметалл требует, чтобы мы за заказы ему в этом году уплатили всего 127 милл., а в 1913 году было израсходовано только 96 милл., т.-е. Главметалл требует на 132% больше по сравнению с 1913 годом. Посмотрим же пропорцию «социальную»—а не по технике. Смета заработной платы вместе с соцстрахованием по нашей смете 265,9 м. ч. р. (см. ту же таблицу № 1 в приложении, а также № 2). Исходя из этой величины составим смету сохраняя пропорции 1913 года, т.-е на зар-

плату и соц. страхование—47,31% от всей сметы и что же мы видим. На топливо мы испрашивали 114 м. ч. р., а следовало бы 93 милл. ч. руб. На металл мы испрашивали 68 м. ч. р., а следовало бы 38 м. р., на шпалы 19, а следовало бы 13. На новые паровозы и прочее нужно было бы только 17 милл. вместо 21 милл., которые мы предлагаем.

Еще более любопытная картина получится, если мы эти рубрики переведем относя на миллион пудо-верст (см. таблицу № 3) и возьмем в % отношении к 13 г. Если мы сравним, как по отдельным рубрикам раскладывается этот процент, то увидим, что самый низкий процент, ниже довоенного на 1 миллион пудоверст, падает на новые работы (88,5). Вы видите, как они запущены у нас, тов. Гартван, вы так заботитесь о транспорте, посмотрите, что дали нам на восстановление мостов, на новые работы. Вот, где диспропорция ужасная. Следующий расход—зарплата, всего 150% при общем проценте 173. При этом следует принять во внимание, что мы не можем концентрироваться так, как может концентрироваться завод. Наша концентрация это использование рельсов запасных путей, которые не нужны, дать их на новый путь, а вы рельсы заставляете нас новые покупать в размерах нам ненужных.

Следующая позиция «это» прочие расходы. Что такое «прочие расходы». Это та же, по большей части, рабсила, временная рабсила, которая необходима для укладки шпал, для весенних сезонных работ, это спецодежда и т. д. Эта цифра составляет 156%. Затем следует выше среднего % 183% на топливо. Это благодаря безусловному повышению цен такой огромный скачек. А если мы перейдем к металлу, то по предложению Главметалла, цифра составит 321,8%, а новые паровозы—376%. Если вы будете критиковать меня и говорить, что я не распределил между зависящими и независящими от движения, то я скажу, что зарплата и проч. расходы тоже подвергаются зависящему и независящему движению. Следовательно, ясно, что наша смета вашими требованиями совершенно раздавливается.

В калькуляции Главметалла (у меня протокол совещания по смете Главметалла в Наркомфине) заработная плата исчислена для 200 с лишним тысяч рабочих металлопромышленности в настоящем году по 29,72 тов. руб., плюс 7% сверхурочных на каждого.

Это значит (см. приложение № 4), что 29,72 тов. руб. составит 37,15 червонных рублей. Плюс 7% сверхурочных составит 39,75 червонных рублей. Мы же рассчитывали заработную плату, исходя из 29 червонных рублей на каждого и при 650.000 рабочих и служащих, это даст нам по нашей смете 226 миллионов годовой зарплаты. Мы сократились у себя очень сильно и гораздо сильнее, чем в метал-

лургической промышленности. Остались у нас более квалифицированные и более постоянные железнодорожники. В довоенное время средняя заработная плата равнялась 34 товарным рублям, т.-е. 42,5 черв. руб. Мы считаем в этом году только 29. Если бы мы пожелали пойти по стопам Главметалла—разве это было бы несправедливо.

Вейцман. Нет. Нельзя сравнить сторожа со слесарем.

Дзержинский. Кто это говорит нет? Тов. Вейцман. Видно для тов. Вейцмана этого сделать нельзя. Однако, в довоенное время сравнивали средний заработок железнодорожника вкруг, и металлиста вкруг и средняя заработная плата железнодорожника была такой же, как и металлиста в 34 товарных руб. Я беру довоенные отношения и для настоящего времени. Если они неправильные, надо пересмотреть. Вы знаете, что есть требования у железнодорожников сравнять их с металлистами, и я считаю их вполне сейчас справедливыми. Если это не так, то я прошу Госплан, чтобы он сказал определенно, что средняя квалификация железнодорожника равна $^2/_3$ металлиста или в другой пропорции, тогда и придется решить. Но, когда вы говорите, сторож не равен слесарю, не подсчитывая, вы вносите только рознь и дезорганизацию. Я смею утверждать, что средняя квалификция была в 13 г., такая же, а сейчас она, быть может, выше на транспорте, если судить по уровню хозяйства, до которого мы дошли. Если бы мы по этому справедливому методу определяли бы заработную плату, знаете сколько нужно было бы уплатить железнодорожникам, 310 миллионов руб., т.-е. на 83 милл. руб. больше. Удастся вам при этом построить паровозы. Ясно, что это вам не удастся.

Говорят о высоких тарифах. Правильно, тарифы слишком высоки, исходя из платежеспособности населения. Мы на этот год взяли $^1/_{38}$ черв. коп., вместо довоенной $^1/_{38}$ Это на 23% больше, и вместо 10% добавочного сбора, которые были в 13 году, мы взяли 15%. Таким образом, в совокупности, если возьмем, мы увеличили на 28%. Но, ведь, ставки наши сейчас не в довоенных коп. и червонных, а это обозначает, что реальное увеличение грузового тарифа в общем не выше 5%. Хорошо. Я бы спросил, как же можно от такого тарифа отказаться при ваших требованиях, и даже без этих требований. Тов. Базаров сказал при нагрузке 13-го года может быть бездефицитность. А наша нагрузка 39,3% от 13 г., наша дотация в октябре была $8^1/_2$ милл. черв. руб., в ноябре—6, в декабре—5 должна быть. Каковы же наши были расходы не эксплоатационного характера. На новые работы—2 милл. НКПС и ОКП—450 тыс. (см. приложение № 5).

Всего 11½ милл. при 8½ дотации, мы в ноябре должны из выручки жел. дор. транспорта платить на речные пути. Я спрашиваю, когда нас перевели на бездефицитность, как можно существовать без оборотных средств. Мы должны сорганизовать расчет дороги с дорогой, чтобы она жила не по выручке, а по доходу. Мы должны иметь средства, для того, чтобы Сибири, Мурману платить во время. Благодаря тому, что нет оборотных средств, нет расчетов между дорогами, что же получается? Северо-Кавказская дорога н. пр. получает груз для перевозки в Москву, но так как груз в Москву должен быть оплачен в Москве, или по желанию в Ростове, то дорога сговаривается с грузоотправителем: я тебе повезу за чек в кредит, только дай мне часть наличными. Расчета между дорогами нет и дорога-отправительница предпочитает получить что-нибудь, но чтобы только получить, иначе, если всю плату получит Курская, Кавказская, то останется без всего. Поэтому мы страшно теряем, ибо кредиторы пользуются и не платят. Поэтому в прошлом году задолженность нам была огромная. Далее, если сравнить требования Главметалла на 23/24 г., по сравнению с нашими платежами в 22/23 г., то увидим следующее: в 22—23 году уплата была 70—77 миллионов за всю продукцию, а в этом году от нас требуют, чтобы мы уплатили 127 милл. Перейдем к вопросу сколько мы переплатили на этих заказах по сравнению с 13 годом. В 22—23 году мы переплатили на металле централизованном 11, децентрализованном 4 и на паровозах и прочем, 5 милл. Итак, переплатили на заказах у Главметалла 20½ милл. руб., а в этом году на эти заказы, по нашей программе, т.-е. 68 и 21, мы должны переплатить на металле 22 миллиона и на паровозах, и проч. 6 миллионов. Если же подсчитать по программе Главметалла, то выйдет еще большая переплата.

Я хочу вернуться еще к паровозам. Можно работать применительно к нашей бесхозяйственности и составлять применительно к ней наши планы. Можно работать в твердой вере, что мы овладеем транспортом и что мы сможем довести коэффициенты не только до 13 года, но сможем перейти их. Вы знаете, что непроизводительный пробег на многих дорогах ниже 13 г., потому, что введена плановая система. Тов. Базаров говорил о крахе, если мы такой длительный перспективный план построим. Я скажу, будет величайший крах, если для нас измерители 13 года будут идеалом. Для этого мы имеем Госплан, имеется Трансплан, для этого имеемся мы, именно для того, чтобы создать свои коэффициенты и сделать свои достижения — вводя на место анархии — план. Это совершенно верно. Что значат воля и желание транспортников, если они одушевлены живой целью

государственных перспективных планов — покажет вам вот этот график (см. приложение № 6).

Эти графики разделены на две половины: первая половина — это работа жел. дорог за первые 3 месяца 22 года, а вторая половина—это наша работа за январь—март 23 года. Тут мы произвели 189,277 миллионов пудо-верст за три месяца в прошлом году и за те же три месяца этого года—277,725 миллионов пудо-верст, т.-е. на 46,7% больше. Если мы посмотрим, сколько паровозов мы расходовали, то вы видите, что в прошлом году для этого потребовалось 2,621 паровоз, а в этом году при работе на 46,7% больше, мы расходовали 2,471 паровозов. Вот, что получилось, когда мы стали подходить к овладению транспортом, когда мы стали учиться эксплоатировать паровозы и научились любить их. Но мы еще не умеем достаточно любить их. Эти столбцы обозначают (указывает диаграмму) сколько паровозов нужно было-бы, если бы мы использовали все возможности, которые имеются. Тогда оказалось бы, что нужно было бы 1,680 только паровозов, вместо 2,471.

Вот где должен быть источник нашей энергии, вот чем можно воодушевляться. Если мы посмотрим графики относительно вагонов, то мы видим, что в прошлом году было в работе 234.773 вагона, а в этом году при работе на 46,7% больше—199.260 вагонов. Если мы сравним, сколько нужно вагонов при правильном подходе к делу, то мы увидим, что для прошлого года нужно было 65.201 вагон, а в этом году 93.814 вагонов, т.-е. мы имеем колоссальный запас внутри нашей работы, где мы можем создать ценности для государства. Поэтому, когда нам говорят, что нужно строить паровозы, то исходя из нашей транспортной точки зрения, восстановления транспорта и борьбы с безхозяйственностью,— это нужно отвергнуть. Разве это нормально. Вы утверждаете, что НКПС нуждается в паровозах, а мы приходим сюда всей коллегией специалистов этого дела, мы тоже кое-чему подучились за эти три года комиссарствования и мы все единогласно вам заявляем, что нам паровозы не нужны. Если вы говорите, что нужны, значит мы неправильно ведем хозяйство. Значит, мы должны в угоду вам тратить паровозы, как в 18 году, чтобы вы могли строить ненужные ни нам, ни стране паровозы. Это один вопрос. А другой вопрос—вопрос металлургии. Это больнейший вопрос. Мы боимся, что в металлургии всем верховодит конвенция, а к чему стремится эта конвенция. Товарищ Вейцман председатель ее говорит, что конъюнктура благоприятна, и. что стране грозит металлический голод. Их политика ясна—конвенция, заказы государства сверх всякой меры,—к чему это доведет. Вы уже не можете продавать сельскохозяйственные машины, и если требуете, чтобы через НКПС мы из страны вы-

жимали деньги на заказы, которые не нужны, то вы готовите нам могилу. Я не удивляюсь, что т. Вейцман подходит как конвенционер, это в стиле конвенции, но почему Профсоюзы так смотрят. А потому, что мы не можем разобраться в двух вещах, ибо если здесь сказать, что НКПС'у паровозы не нужны, то каждый рабочий спросит себя, зачем же мне тогда строить этот паровоз. Поэтому, чтобы он не поставил справедливого вопроса, поэтому принимается резолюция, что НКПС нуждается в паровозах. Перспективные планы можно построить по желанию—и так и этак. Тов. Базаров отлично доказал, что можно построить один, и другой и третий план. Нет, нужно вопрос о металлургии поставить прямо. Конечно, нельзя дать погибнуть этим заводам, но наши товарищи металлисты из Главметалла, отмахиваются и говорят: ничего нельзя сделать, никакого уплотнения, никакой перестройки нельзя сделать. Может быть один цех не может, другой не может, но ведь имеется много цехов, как же это так. В буржуазной стране не преминули бы сделать это. Они заставляют брать то, что нам не нужно, а обязательно брать их изделия. Конечно, сорвать им работу сразу нельзя, это большая работа, но нужно, чтобы т. Вейцман и другие подошли вплотную к этому вопросу, а они говорят: не могим. Что значит—не могим?—Революционеры все могут, и если нет в Главметалле достаточно революционеров, то страна их найдет, их можно найти и необходимо найти для того, чтобы этот вопрос решить и поставить его во всем объеме, не закрывая глаз.

На этом я кончаю.

Приложение № 1 к стенограмме речи Дзержинского

Таблица № 1.

Железнодорожная смета.

	1-й ВАРИАНТ. На 23/24 г. проект НКПС 2.356.840 млн. пуд.-вер. 39,3% от 1913 г. (по Госплану).		
	На 1 млн. пуд.-верст в черв. р.	Червон. руб.	% %
1. Зарплата	96	226.317.319	37
2. Социальн. страх	17	39.605.531	6,4
3. Топливо	48,4	114.062.700	18,6
4. Металлы	28,8	68.000.000	11,1
5. Шпалы	8,4	19.780.000	3,2
6. Прочие	43,6	102.886.598	16,9
7. Новые работы	8,5	20.000.000	3,3
8. Нов. паровозы и вагоны и ремонт их на заводах ВСНХ	8,9	21.100.000	3,5
ИТОГО...	259,5	611.752.148	100

Смета по остальным рас

Сохержание НКПС, ОКП, ОПС	6.467.340
Водопуть	10.399.783
Порты	4.538.369
Шоссе	2.641.735
Нов. работы по реке, портам	2.953.000
Субсидии Амударии	120.000
„ за убыт. рейсы	160 000
	27.280.227
Дотация Дальопсу	2.500.000
Оборотный капитал	30.000.000
	59.780.227
Вся смета	671.532.375

[1]) Врачебная помощь, пенсион. пособия.
[2]) Кроме того, по чрезвыч. смете 15.900.965,67 хов. руб.

2-й ВАРИАНТ. На 1923/24 г. проект НКПС с изменен. расх. по § 4 и по § 8 согласно требования Главметалла.			Фактич. смета жел. дор. 1913 г. 5 994.733 млн. пудо верст коэф. 1,25.			
На 1 млн. пуд.-вер. в черв. р	Черв. руб.	%/%	Довоен. руб.	Млн. черв. руб.	На 1 млн. пуд верст в черв. р.	% %/%
96	226.317.319	34,8	336.741.307	420,9	70,2	44,08
17	39.605.531	6	24.699.802 [1])	30,8	5,2	3,23
48,4	114.062.700	17,5	126.644.389	158,3	26,4	16,57
35,4	83.421.884	12,8	52.830.138	66	11	6,92
8,4	19.780.000	3	18.806.670	23,5	3,9	2,46
43,5	102.886.598	15,9	134.161.974	167,7	27,9	17,56
8,5	20.000.000	3,1	45.904.204 [2])	57,4	9,5	6,01
18,9	44.412.500	6,9	24.191.127	30,2	5	3,17
276,1	650.486.032	100	763.979.611	95,48	159,2	100

ходам и видам транспорта.

59.780.227
710.266.259

Главмет. треб. 83.421.884 / 44.412.500 = 127.834.384, т. е. 133% от 13 г., т. е. на 31,6 млн. руб. больше, чем израсходовано в 13 г.
Мы предлагаем 89,1 млн., т.-е. 92,6% от 13 г.
В 13 г. израсходовано всего 96,2 млн. черв. руб.

Прилож. № 2 к стенограмме речи Дзержинского.

ТАБЛИЦА № 2.

Какова должна была бы быть жел.-дор. смета на 1923/24 г., если бы взять % отношение 1913 г. исходя из предпол. фонда зарплаты и социальн. страхования вместе по программе Н. К. П. С.

		%%
1 и 2. Зарплата и соц. страх.	265.922.850	47,31
3. Топливо	93.137.637	16,57
4. Металлы	38.896.346	6,92
5. Шпалы	13.827.314	2,46
6. Прочие	98.702.288	17,56
7. Новые работы	33.781.364	6,01
8. Нов. паров. и пр.	17.818.124	3,17
Итого...	562.085.923	100

Приложение № 3 к стенограмме речи Дзержинского.

Расход на 1 мил. пудо-верст в черв. рубл. 23/24 г.г. и в 13 г.

	По проекту сметы НКПС на 23/24 г. (черв. рубл.).	% % от 13 года.	Дополн. треб. черв. рубл. Главмет. к заявке НКПС.	% к 13 г.	1913 год черв. рубл.	%
Зарплата..... 96	= 113	136,7	—	—	70,2	100
Соц. страх... 17		327 } 150%			5,2 = 75,4	
Топливо.....	48,4	183,3	—	—	26,4	100
Металл.....	28,8	261,8	35,4	321,8%	11	100
Шпалы.....	8,4	215,3	—	—	3,9	100
Прочие.....	43,6	156,2	—	—	27,9	100
Нов. раб.....	8,5	88,5	—	—	9,6	100
Нов. паров. и ваг. и пр.	8,9	178,0	18,8	376%	5	100
ИТОГО...	259,5	163%	276	173,3%	159,2	100

Главметалл требует расхода металла и новых паровозов на 1 милл. пудо-верст 54,2 черв. руб., т.-е. 338,8% от 1913 г. (16 черв. руб).

Прилож. № 4 к стенограмме речи Дзержинского.

Зар. плата железнодорожников и металлистов по проекту смет НКПС и Главметалла.

В калькуляциях Главметалла принято в средн. для металлопром. 29,72 тов. руб. + 7% сверхур. на каждого рабочего и служащего.

Мы принимаем 29 черв. руб. вкруг на каждого.

По нашей смете:

29 × 650.000 (раб. и служ.) × 12 (месяцев) = 226.200.000 руб.

По ценам Главметалла следовало бы внести в смету:

29.72 (товар. рубл.) × 1.25 = 37,15 черв. руб.

37.15 × 650.000 × 12 = 289,770.000 черв. руб.

+ 7% сверхуроч. 20,283,900 „ „

Итого: 310.053.900 черв. руб., т.-е. больше нашего фонда на 83.853.900 черв. руб.

Приложение № 5 к стенограмме речи Дзержинского.

Дотация НКПС в октябре и ноябре 1923 года.

Дотация НКПС в милл. ч. руб.

в X — 7 + 1½ (сертификатами) = 8,½

XI — 6 — сертификатами.

		X	XI
Расходы:	Новые работы	2,2	1,8
	НКПС и ОКП и ЮЖОП .	0,541	0,496
	Речные пути	1,423	1,335
	Порты	0,386	0,451
	Шоссе	0,190	0,168
	Нов. паровозы	1,9	3,968
Авансы и Обор. сред. и капитал .		7,3	2,000
		13,940	10,218

Приложение № 7 к стенограмме речи Дзержинского.

Справка о мощных паровозах.

В 1913 г. было кругло. . . . . 1700 штук.
В 1913 г. было кругло. . . . . 5800 штук.

Из 5800 мощных паровозов в действии находятся:

Серия	„Ы“	— здоров.	164	из них в запасе			78	паровоз., т.-е.	47%
„	„Щ“	„	766	„	„	„	285	„ „	37%
„	„Э“	„	1531	„	„	„	784	„ „	51%
„	„Е“	„	243	„	„	„	147	„ „	60%
„	„Θ“	„	211	„	„	„	112	„ „	53%

Слабой мощности паровозов в действии имеются:

3354 шт. из них в запасе находятся . . . . .961 пар., т.-е. 29%.

ЦТЖ (подпись).

Приложение № 8 к стенограмме речи Дзержинского.

Справка о размерах грузооборота за 1913 г. и 1920—21, 1922—23 г.г. и о программе на 1923—24 операционный год.

I. Количество пудо-верст, сделанных в коммерческих поездах коммерческими, хозяйствен. и воинскими грузами:

	Общее колич. миллион. п. верст.	% отнош. к 1913 г.	% увеличен. послед. от предыдущ.
1913 год	4.346.413	100	—
1920—21 опер. год	824.329	18,90	—
1921—22 „ „	919.294	21,15	11,52
1922—23 „ „	1.267.894	29,00	37,90
1923—24 „ „	1.540.000	35,44	21,50

II. Количество сделанных пассажиро-верст:

	Общее колич. миллион. пас. верст.	% отнош. к 1913 г.	% увеличен. последн. от от предыд.
1913 год	27.472	100	—
1921—22 опер. год	9.248	33,66	—
1922—23 „ „	13.000	47,30	40,60
1923—24 „ „	13.614	49,55	4,72

III. Количество пудо-верст, включая пассажиро-версты по эквиваленту 60:

	Общее колич. миллион. пас. верст.	% отношен. к 1913 г.	% увеличен. послед. от предыдущ.
1913 год	5.994.733	100	—
1921—22 опер. год	1.474.174	24,6	—
1922—23 „ „	2.048.000	34,2	39,0
1923—24 „ „	2.356.840	39,3	15,0

Примечание. Количество пудо-верст за IV квартал 1922—23 г.г. по предварительным данным. Количество пассажиро-верст по 1921—22 г. получено по числу проданных билетов и среднему пробегу и потому является приблизительным; количество пассажиро-верст в 1922—23 г. имеется лишь за 9 месяцев и годовая выведена умножением этого количества на 4/3.

14/XI—23 г. ЦЖКЭ (подпись).

Приложение № 16.

Пояснительная записка к графику т. Ильина.

Если жел. дороги рассматривать как производство, то продукцией дорог будет являться произведенные дорогами перевозки. Сравнивая количество перевезенных грузов с 1913 годом, получаем, что в 1921 г. перевозки составляют 18% и в 1922 операционном году 21,2% по отношению к 1913 г. Для 1921 и 1922 операционных г.г. эти перевозки составляют 100% продукции дорог. Если признать работу дорог в 1913 году нормальной, то продукция дорог 1913 г. составит 100%; степень утилизации паровозов и вагонов, произведенные расходы на ремонт паровозов и вагонов, расход топлива и расход на рабочую силу будет также составлять 100% (в диаграмме это отмечено черным пунктиром), т.-е. за основание принимается продукция (доход) дорог и все остальные элементы относятся к продукции.

Степенью утилизации подвижного состава, суточная погрузка вагонов, по отношению к перевезенным грузам в пудо-верстах составит в 1921 г.—198,3% и в 1922 операционном году—150,5%. Причины несоответствия между количеством перевезенных грузов в пудо-верстах и количеством средней погрузки вагонов могли быть следующие: 1) если бы в 1921 и 1922 годах рейс груженого вагона был менее, чем в 1913 году; 2) если бы пробег вагонов порожняком в % % отношении к груженым вагонам был больше, чем в 1913 году, и 3) если бы грузы, перевозимые в 1921 и 22 году были менее компактными, вследствие чего по техническим условиям грузоподъемная сила вагонов полностью использована быть не могла. Рассматривая эти три причины, находим, что в первом случае в 1921 году пробег товарного вагона составлял 198,9% к перевезенным грузам и почти совпадает с количеством погруженных вагонов, а в 1922 году—155,2%, что даже немного превышает количество погруженных вагонов. Отсюда вывод, что рейс груженого вагона по сравнению с 1913 годом не изменился. Во втором случае, сравнивая пробег порожних вагонов с 1913 годом, имеем, что в 1913 г. тот же пробег составлял 27,6%, в 21 г.—24,6% и 1922 г. % 25,4%, т.-е. вследствие применения системы плановых перевозок и отсутствия конкуренции между дорогами, пробег порожних вагонов в 1921 и 22 г.г. в % % по

отношению к 1913 г. уменьшился, следовательно, и это обстоятельство не могло влиять на суточную погрузку вагонов. В третьем случае, сравнивая характер и количество перевезенных грузов в 1922 и 1923 г., находим, что перевозки в 1922 г. составляли, главным образом, перевозки хлебные и топливные, т.-е. наиболее компактные грузы. Таким образом, и с этой стороны влияния на суточную погрузку в сторону увеличения быть не могло. Остается предположить, что несоответствие суточной погрузки вагонов с количеством перевезенных грузов вызывалось неполной нагрузкой вагонов против норм 1913 года. При сравнении количества погруженных вагонов с количеством перевезенных грузов в пудоверстах, находим, что по отношению к 1913 г., в 1921 году грузоподъемная сила вагона использовалась около 50% и в 1922 г.—около 67%. Другими словами, в первом случае вагоны использовывались на ½ и во-втором на ⅔ нормальной грузоподъемности вагона. (Сравнивая последние два года, получаем в 1922 году некоторое улучшение).

Исходя из приведенных сравнений, видим, что работу дорог нельзя измерять только количеством погруженных вагонов, а необходимо также принимать во внимание и количество перевезенных грузов в пудо-верстах.

Сопоставляя с 1913 г. количество здоровых товарных вагонов, находящихся в работе в 1921 г. имеем—431,5% и в 1922 г.—332,5% (в 1922 г. наблюдается также некоторое улучшение).

Несоответствие между количеством товарных вагонов, находящихся в работе, с количеством перевезенных грузов является следствием двух основных причин:

1) малой погрузкой вагонов, и 2) малого пробега вагонов.

Конкретно эти причины:—1921 г. нагрузка вагона равнялась ½ от 1913 г. и суточный пробег вагона (по диаграмме) составлял также около ½ пробега 1913 г., вследствие чего вагонов в работе находилось более, чем в 4 раза. В 1922 г. нагрузка вагона—⅔ и суточный пробег ½ от 1913 г. (по диаграмме), вследствие чего и вагонов находилось в работе более, чем в 3 раза.

Достигнутые улучшения в 1922 году, однако, не следует приписывать всецело оздоровлению транспортного хозяйства, так как сокращение количества здоровых вагонов, находящихся в работе, произошло, главным образом, вследствие уменьшения числа здоровых вагонов, доказательством чего может служить то обстоятельство, что на некоторых дорогах, за отсутствием здоровых вагонов, отказывали в перевозке грузов.

Ремонт вагонов.

Ремонт вагонов зависит от степени утилизации их, т.-е. имея большое количество вагонов в работе, мы должны настолько же больше (относительно) производить ремонт вагонов (что подтверждается диаграммой), так как ремонт конвенционным осмотром производится нормально в 3 года 1 раз, независимо от работы вагона. В 1921 г. находилось в работе 431,5% и отремонтировано конвенционным осмотром 454,4%; в 1922 г. в работе находилось 332,5% и отремонтировано конвенционным осмотром 354,9%, т.-е. количество вагонов, находящихся в работе и ремонт их в процентном отношении почти совпадает. Но переходя к оценке качества ремонта, видим, что в 14 и 15 г.г. отремонтировано вагонов в абсолютных цифрах меньше, чем в 21 и 22 г.г. и, невзирая на такое большое количество отремонтированных вагонов, мы все же в 21 и 22 г. имеем не уменьшение количества больных вагонов, а увеличение; так, в 1921 г. задолженность ремонтом 26.000 и в 22 г.—10.500 вагонов. К этому необходимо добавить в 1922 г. 406.000 вагонов, отремонтированных ремонтом 2-й категории (зашивка щелей для перевозки зерна; в нормальное время такой ремонт не производился), что в переводе в эквивалентных единицах конвенционного осмотра составляет 42.302 вагона, а всего отремонтировано вагонов и задолженность государству в ремонте выражается в 1921 г. в 548,9% и в 1922 г. 513,7% по отношению к перевезенным грузам.

Из диаграммы ясно, что основными элементами, влияющими на вагонное хозяйство, являются: 1) малая нагрузка вагонов, 2) малый суточный пробег вагонов, и 3) плохое качество ремонта. При устранении первой причины—доведения нагрузки вагонов до нормальной,—по этой диаграмме мы получили бы, что пробег вагонов в 1921 г. механически сократился бы и количество здоровых вагонов, находящихся в работе, уменьшилось бы на $^1/_3$, что составит запас около 90.000 здоровых вагонов. Доведение суточного пробега вагонов хотя бы до $^2/_3$ от 1913 г. даст экономию в 45.000 вагонов, а всего в первом и втором случае—экономию в 135.000 вагонов или 50% (механически сократится и поступление вагонов в ремонт из эксплоатации также на 50%). Что касается 3-й причины—плохое качество ремонта, здесь необходимо особое наблюдение дорог за ремонтом и гнаться не за количеством, а за качеством ремонта.

Паровозы.

Общий пробег паровозов по отношению к количеству перевезенных грузов в 1921 г. составлял 180% и в 1922 г. 155%. Здесь мы имеем меньшее достижение, чем по про-

бегу вагонов, при чем пробег паровозов в поездах имеет значительное улучшение, а пробег непроизводительный за 1922 г., по сравнению даже с 1921 г., имеет ухудшение. Принимая во внимание увеличивающуюся мощность паровозов по сравнению с 1913 г., пробег паровозов (по отношению к перевезенному грузу) фактически должен бы быть ниже норм 1913 г., между тем как мы имеем 155,7%.

Количество паровозов, находящихся в работе в 21 г.—242% и в 22 г.—185%. Несоответствие между общим пробегом паровозов и количеством паровозов, находящихся в работе, значительно меньше, чем между общим пробегом вагонов и количеством вагонов, находящихся в работе. Но и здесь, принимая во внимание опять-таки увеличение мощности паровозов, мы имеем в работе паровозов больше почти в 2 раза.

Ремонт паровозов.

Сравнивая количество паровозов, отремонтированных капитальным ремонтом, с количеством перевезенных грузов, имеем за 21 г.—193% и за 22 г.—170,3%. По отношению же к общему пробегу паровозов имеем почти соответствие, а по отношению к паровозам, находящимся в работе, небольшую задолженность.

В 1921 г. отремонтировано капитальным ремонтом 845 паровозов, плюс к этому задолженность 429 паровозов, что составляет 52% от 1913 г. и 292% по отношению к перевезенным грузам. В 1922 г. капитальным ремонтом отремонтировано 881 паровоз, плюс задолженность 1477 паровозов, что составляет 97% от 1913 г. или 457,5% по отношению к перевезенным грузам. (Полагаю, что за 1922 г. такого количества задолженности капитального ремонта образоваться не могло—это получилось вследствие условного, а не фактического учета больных паровозов). Отремонтировано средним и восстановительным ремонтом в 1921 г.—6.969 и в 1922 г.—5.550 пар, что по отношению к 1914 г. (за 13 г. сведения отсутствуют) составляет для 1921 г. 49% и для 22 г.—39,1%. По отношению же к перевезенным грузам в первом случае это выражается в 272,2% и во втором—184,4%. Если же принять во внимание, что средний ремонт паровозов в 1914 г. в участковых мастерских составлял $^1/_7$ и в главных—$^1/_5$ от капитального ремонта, и что теперь средний ремонт учитывается как $^1/_3$ и восстановительный как $^2/_3$ от капитального ремонта, то в эквивалентных единицах среднего ремонта это составит в отношении 1914 г. для 21 г.—101,4% и для 22 г.—83,6%, и по отношению к перевезенным грузам для 21 г.—563,3% и для 22 г.—394,3%.

Расход топлива.

Общий расход топлива в 1921 г. по отношению к перевезенным грузам составлял 369,1% и расход на паровозы—342%. В 1922 г. общий расход—290,6% и на паровозы 274,5% (расход топлива исчисляется в древесном эквиваленте по переводному коэффициенту этих годов с поправками на ухудшение качества топлива). Необходимо также заметить, что нет уверенности в том, что весь расход топлива учтен полностью.

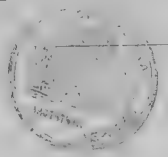
При достижении наиболее полной средней нагрузки товарного вагона механически сокращается не только пробег вагонов, но и пробег паровозов, а также при достижении увеличения суточного пробега паровозов и уменьшения бесполезного пробега уменьшится количество паровозов, находящихся в работе. В соответствии с этим должен сократиться и расход топлива, как и поступление в ремонт паровозов из эксплоатации.

Количество рабочих и служащих.

Количество рабочих и служащих в 1921 г. по сравнению с 1913 г.—144%, а в 1922 г.—102,5%, а по отношению к перевезенным грузам в 1921 г.—795,6%, и в 1922 г.—483,5%. Из диаграммы видим, что, по сравнению с 1921 г., в 1922 г. достигнуто значительное улучшение.

Амортизация.

Сравнивая стоимость амортизации перевозок в 1922 г. с 1913 годом и вместе с этим принимая во внимание увеличившуюся мощность паровозов, а вследствие этого удорожание их, и беря 7% годовых на амортизацию паровозов и 0% на капит. ремонт, имеем расход по амортизации в 1922 г.—119,7%, или, по отношению к перевезенным грузам,—564,6%. Стоимость амортизации нельзя относить полностью к количеству перевезенных грузов, так как паровоз имеет расход по амортизации не только когда работает, но и когда не работает. Во втором случае эти расходы значительно сокращаются и, если бы мы имели в эксплоатации не весь наш паровозный парк, который подвергается изнашиванию и разрушению, а часть паровозов отставили бы от движения, консервировав их, то расходы по амортизации все же значительно сократились бы.

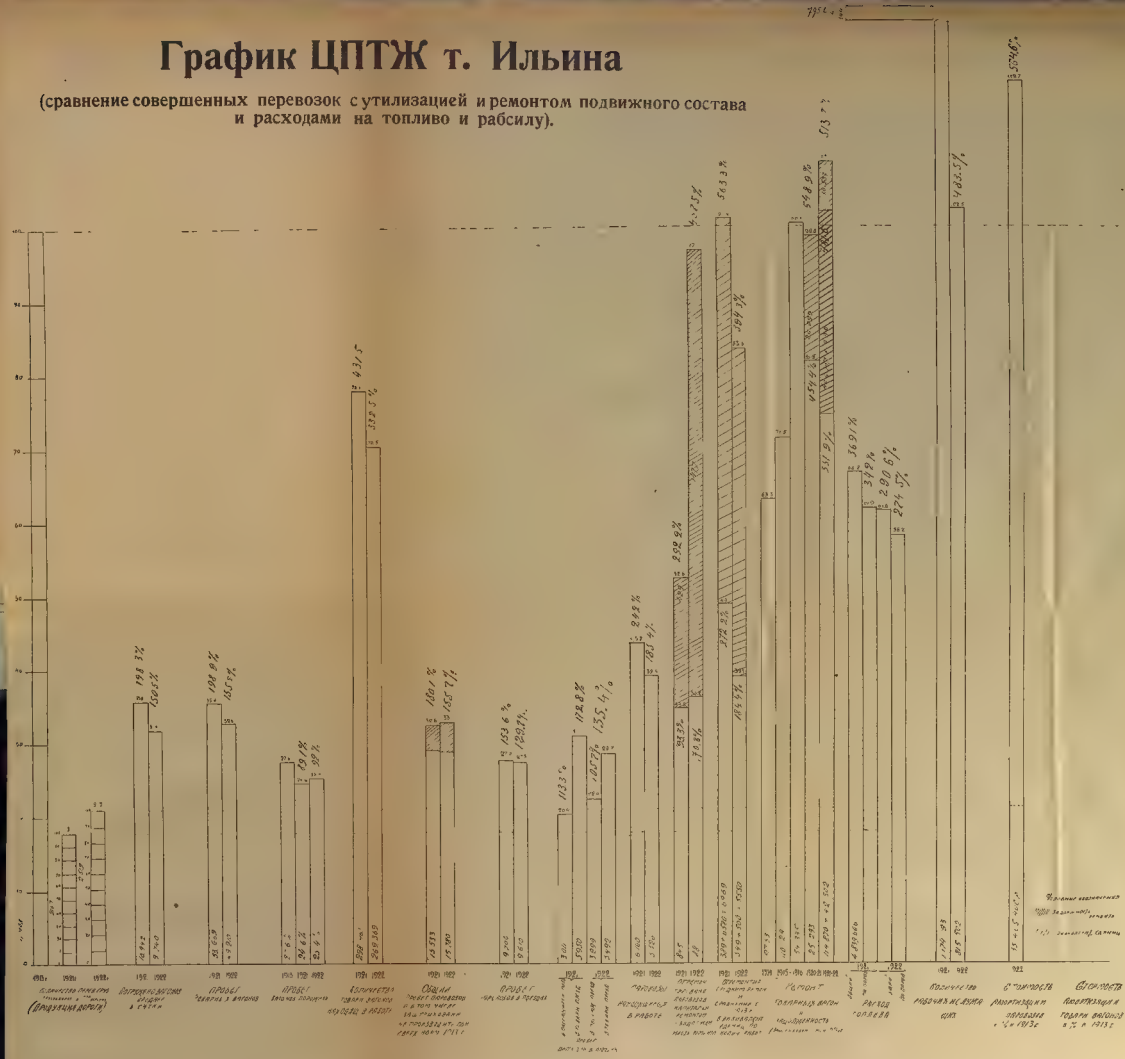


ОГЛАВЛЕНИЕ.

		Стр.
Докладная записка		3—29
Приложение	№ 1. Таблица количества, цены и стоим. камен. угля	19
„	№ 2. Таблица степ. участ. ж. д. в потребл. нефт. топл.	21
„	№ 3. „ „ „ „ „ „ „ твер. мин. топ.	23
„	№ 4. Таблица степ. уч. реч. тр. в потр. кам. уг. и нефт. топ.	24
„	№ 5. „ расхода и стоим. топлива 1923/24 г.	25
„	№ 6. Справка о раб. „Транспорткопей“	26
„	№ 7. Таблица размера переплат	29
„	№ 8. Сравн. дан. стоим. новых паровозов	30
„	№ 8а. Таблица цен металла устан. конвенц.	31
„	№ 9. Справка о ценах на металлич. изд.	32
„	№ 10. Заказы НКПС.	36
„	№ 11. Ведомость загруженности.	37
„	№ 12. Металлопромышленность СССР.	40
„	№ 13. Доклад Красовского	47
„	№ 14. Распределение паровозов.	50
„	№ 15. Стенограмма	52—60
	Прилож. № 1 к стеногр.	61
	„ № 2	64
	„ №№ 3, 4, 5	65—66
	Прилож. 7	66
	„ 8	67
„	№ 16. Поясним. зап. к графику Ильина	68—72
„	№ 17. График Ильина	75
„	№ 18 График I—III—1922 г. и I—III—1923 г.	77

График ЦПТЖ т. Ильина

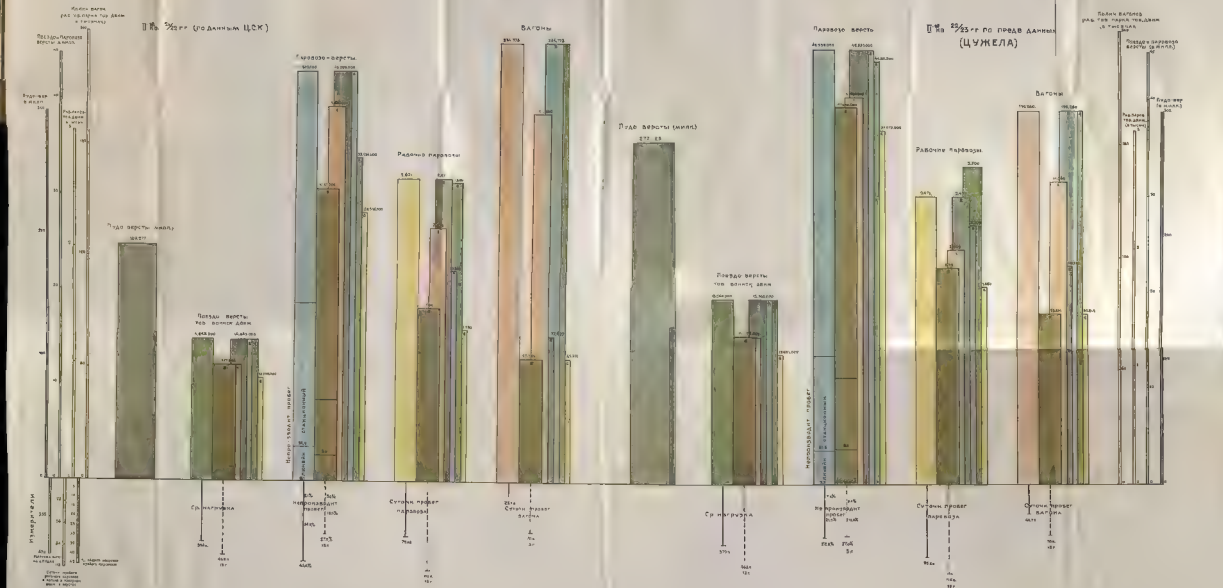
(сравнение совершенных перевозок с утилизацией и ремонтом подвижного состава и расходами на топливо и рабсилу).



Приложение № 17.

Приложение № 18

ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ РАБОТЫ ТРАНСПОРТА
в 1922–23 г.г.
по сравнению с 1913 годом.



1. Изменение размера работы подвижного состава при прочей нагрузке вагона 16 года 466 вер.
2. Суточн. пробег паровоза 18 года 170 вер.
3. Суточн. пробег вагона 16 года 148 вер.
4. Производит. паровоза 18 года 1.8 вер.
5. Производит. вагонного парка 18 года 18 вер.
6. Использование паровозного парка 18 года 18 вер.
7. Использование вагонного парка 18 года 18 вер.
8. Среднесуточный пробег паровоза 18 года 18 вер., в 1913 г. 18 вер.
9. Среднесуточный пробег вагона 18 года 18 вер., в 1913 г. 18 вер.
10. Среднесуточный пробег паровоза 18 года 18 вер., в 1913 г. 18 вер.
11. Среднесуточный пробег вагона 18 года 18 вер., в 1913 г. 18 вер.
12. Среднесуточный пробег паровоза 18 года 18 вер., в 1913 г. 18 вер.
13. Среднесуточный пробег вагона 18 года 18 вер., в 1913 г. 18 вер.